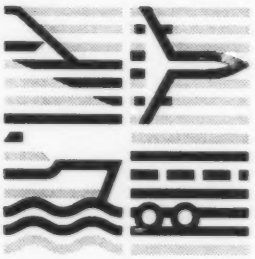
Transport Canada
Transports Canada

TP510

ANNUAL REPORT : TRANSPORT CANADA = RAPPORT ANNUEL
CA1 DT - A567
Vol: 1990-91 Iss:
Subdate: 175092
Loc: DOC

Annual Report 1990-1991



Canada

Minister of Transport

Ministre des Transports

To His Excellency the Right Honourable Ramon Hnatyshyn,
P.C., C.C., C.M.M., C.D., Q.C.,
Governor-General and Commander-in-Chief of Canada.

The undersigned has the honour to present to Your Excellency the Annual Report of the Department of Transport for the fiscal year ended March 31, 1991. This report is submitted under the provisions of the Department of Transport Act.

Hon. Jean Corbeil, P.C., M.P.

Library and Information Centre /
Centre de Documentation
RECEIVED - REÇU LE
SEP 18 1992
Transport Canada / Transports Canada

Ottawa, Canada K1A 0N5

Annual Report

1990-1991

93-01375/

© Minister of Supply and Services Canada 1992
Cat. No. T1-3/1991
ISBN 0-662-59152-6

Table of Contents

Introduction 1

The Year In Review 3

Activity Highlights 5
- Safety and security 5
- Transport Canada and the environment 8
- Legislation 9
- Cost recovery 10
- Prevention of substance use in a safe transportation system 10
- Airport transfer program 11
- Transportation for seniors and persons with disabilities 11
- International agreements 12
- Infrastructure improvements 13
- Services 14
- Trucking 16
- Studies and reviews 17

Financial Summary 19

TP510

Introduction

Transport Canada is the federal government department responsible for transportation safety regulation and the administration of national and international transportation policies and programs.

The department was established by an Act of Parliament in 1936 to centralize responsibility for the various means of transportation under federal jurisdiction within one organization. During its early years of operation, the department's activities centred around the development of a national transportation infrastructure and the regulation and protection of the emerging transport industry.

When the first *National Transportation Act* was passed in 1967, its rules and regulations were designed to help the industry mature by limiting competition. By the mid-1980s it was apparent that this regulatory framework had become an obstacle to growth, innovation and competitiveness in Canadian transportation.

In 1987, federal legislation was passed to reduce economic regulation for transportation, freeing airlines, railways and trucking firms to offer more innovative services at the best possible price to Canadians.

The *National Transportation Act*, 1987, dealt with the economic regulation of air, rail and water transportation. The *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, dealt primarily with the regulation of truck transportation. Together, they ensure maximum efficiency of Canada's sophisticated network of transportation that includes thousands of kilometres of roads, railways, waterways and airline routes.

Transport Canada administers legislation such as the *Aeronautics Act*, the *Railway Safety Act*, the *Canada Shipping Act*, the *Transportation of Dangerous Goods Act* and others, which ensure the safety of all modes of transportation.

Four groups within the department administer airports, aviation, marine and surface transportation safety programs. The department's headquarters organization in Ottawa also includes groups responsible for security and emergency planning policy, policy and coordination, review, finance, personnel and public affairs programs. A number of Crown corporations, including Canadian National, VIA Rail and Marine Atlantic report to Parliament through the Minister of Transport.

About three-quarters of the department's employees work out of 11 regional offices and many work at sites and sub-bases across the country. They carry out day-to-day operations at airports, Coast Guard bases, flight service stations and other transportation facilities.

Aviation

Transport Canada Aviation (formerly Aviation Group) works with the aviation community to provide a safe and efficient civil aviation system. A recently increased presence in all regions of Canada will ensure that the high level of aviation safety is maintained through the provision and maintenance of air traffic control services; air navigational services and telecommunications and electronics systems; licensing and certification of aviation personnel, aircraft and commercial operators; legislation for the technical and safety-related regulation of civil aviation; promotion of aviation safety and security; and operation of the department's fleet of aircraft.

Airports

The Airports Group is responsible for the development, maintenance and operation of airport facilities and services. It operates 100 Canadian land airports and subsidizes the operation of an additional 34.

Ensuring the safety and security of Canadian airport operations is of prime importance to the Airports Group. Another priority concern is Airports' commercial orientation toward achieving greater site self-sufficiency.

Marine

The Marine Group coordinates the functions of the Canadian Coast Guard, four Crown corporations engaged in marine pilotage work, nine harbour commissions and the Canarctic Shipping Company Ltd., in which the federal government has a majority share holding. The Group liaises with the St. Lawrence Seaway Authority and the Canada Ports Corporation principally on operational matters.

The Canadian Coast Guard (CCG) provides marine navigational systems, icebreaking and arctic support, administers a variety of regulations related to ship safety, coordinates marine pollution counter-measures and clean-up of spills and maintains a system of ports and public harbours.

The CCG fleet is responsible for maintaining fixed and floating navigational aids, icebreaking and ice escort and marine search and rescue operations.

The Atlantic, Laurentian, Great Lakes and Pacific Pilotage Authorities are responsible for establishing, operating, maintaining and administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions.

Surface

The Surface Group develops, implements and monitors the policies and programs related to motor vehicle safety, emissions and fuel consumption, railway safety, the safe transportation of dangerous goods and emergency planning and operational response for the surface modes of transport in the event of national or international emergencies.

The federal government establishes safety standards for the design and construction of new motor vehicles and tires manufactured in or imported into Canada, maintains a fuel efficiency program and promotes road-safety concepts. Provincial governments license motor vehicles and drivers and regulate motor vehicle traffic. The department's Motor Vehicle Test Centre is located at Blainville, Que.

The Group is responsible for the administration of the voluntary Government/Industry Cooperative Motor Vehicle Fuel Economy Program and for the funding of projects for public protection at railway crossings.

A 24-hour emergency advice centre, CANUTEC, responds to calls for advice on actions to take in emergency situations, or information on the Transportation of Dangerous Goods Regulations and the properties of chemicals transported.

Policy and Coordination

The Policy and Coordination Group is responsible for the development of air, marine and surface policy and carries out certain funding activities (including passenger rail, highways, Crown corporations and ferry services). Other directorates within the Group focus multi-modally on economic analysis, policy advice, strategic planning, industry and governmental coordination, research and development, transportation for elderly and disabled persons, and provide departmental secretariat functions, including coordination of responses to requests under the *Access to Information* and *Privacy Acts* and to complaints to the Human Rights Commission. The Group also provides policy and corporate advice pertaining to Crown corporations including VIA Rail Canada, Marine Atlantic, St. Lawrence Seaway Authority, Canada Ports Corporation and Canadian National, as well as providing funding to those corporations which are appropriations-dependent.

The department's Transportation Development Centre in Montreal, Que., works closely with other Transport Canada groups and industry, and undertakes transport-related research and development projects in concert with other federal departments.

Security and Emergency planning

The Security and Emergency Planning Group is responsible for policies and programs that ensure the security of the national transportation system and its emergency readiness in peace and war, and is the department's focal point for corporate security.

Review

The Review Group studies and evaluates all aspects of the department's activities and provides independent audits of personnel and finance operations. It has four areas of responsibility: internal audit and review to identify significant deficiencies and improvement opportunities in all departmental management policies, practices and controls; program evaluation to assess the adequacy of the department's programs and regulations; conduct of special studies and resource standard validations; and liaison with the Auditor General.

A Resource Management Board considers all departmental policies, proposals and submissions that have resource implications — financial and person-year — beyond the authorities delegated to Group Heads.

Central services

These include finance and administration, personnel and public affairs services needed by all segments of the department.

The Year in Review

The transportation needs of Canada and its people are the *raison d'être* of Transport Canada. The department maintains a national presence within the entire transportation sector by providing essential infrastructure and certain services for industry and travellers.

The nation's transportation environment has changed dramatically over the last 25 years and during 1990-91, and it will continue to change. An increasingly mobile population and an increasingly competitive international economy create new demands for safe, reliable and efficient transportation.

Safety is Transport Canada's number one priority, and the department has concentrated its activities toward meeting new challenges and demands. During 1990-91, the department continued to reduce historical degrees of risk to the fullest extent of its resources and technological knowledge.

Service to the public was paramount in the department's overall activities. Very high priority continued to be placed on increasing the air traffic control capability of Transport Canada, in the areas of personnel and state-of-the-art equipment.

Removing barriers to travel for seniors and people with disabilities continued to be a major Transport Canada objective during the year under review. Working with industry and other levels of government, the department maintained a proactive program of activities in the areas of policy, financial assistance, research/ demonstration and information dissemination.

Increased emphasis was placed on highway/railway crossings safety and on new regulations governing railway inspection and safety standards.

The department also participated in the development of consensus on standards for dangerous goods packaging, gas cylinders and tanks and conducted studies into temporary storage of dangerous goods in rail cars.

Transport Canada's safe and substance-free transportation policy was the subject of consultations during the year to ensure that the policy balances the rights and concerns of transportation employees with the public's right to the highest level of transportation safety.

National and international standards for ship safety and airworthiness standards for aircraft, engines and other aviation equipment used in Canada were strictly applied by Transport Canada inspectors. The department continued to investigate complaints of safety- related defects in all motor vehicles sold in Canada.

The department responded to the global threat created by the outbreak of war in the Persian Gulf to ensure that Canada's entire transportation system, and those who make it work, were secure. Enhanced security measures for air carriers and airports were particularly evident. Transport Canada also assisted in combatting a major oil spill in the Persian Gulf in February 1991.

New emergency response services and aviation safety measures were also implemented during the year. More stringent measures for de-icing aircraft were imposed and flight- and ground-crew training programs were developed.

In addition, the Minister of Transport convened a Task Force on Trucking Issues during the year to address concerns expressed over competitiveness with the U.S. trucking industry in transborder markets.

Transport Canada continued to be extremely active in a number of major environmental initiatives.

The Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills released its report in November. The report contained important recommendations aimed at improving both government and industry's ability to prevent as well as respond, to spills.

The department exercised its mandate as lead agency in assessment, clean-up and attempted salvage operations following the grounding in the Gulf of St. Lawrence of the asphalt carrier *Rio Orinoco* in October.

Transport Canada also prepared a regulatory proposal to further limit emissions from gasoline-powered passenger cars.

In accordance with the government's PS 2000 initiative, Transport Canada continued to seek ways to improve its traditional methods of operation. Strategic objectives to attain this goal have been established. In essence, the department is striving to ensure that it is supported by a professional workforce committed to its mandate of providing excellent service to the public. To achieve this end, employees are being provided with more opportunities for professional development and more authority will be given to front-line employees and managers with appropriate accountability.

In response to a study of the department's long-term human resource needs, Transport Canada hired almost 50 recent graduates from post-secondary institutions in 1990-91. The department hopes to gradually build a base of skilled junior and middle managers to secure Transport Canada's future.

As announced in the February 1991 federal budget, Transport Canada's Training Institute will

become a Special Operating Agency (SOA). The SOA concept was developed to enable service units within departments to have increased management flexibility in exchange for agreed-upon levels of performance and results.

Transport Canada continued to implement the government's policy on a new framework for the management of airports in Canada. Under the policy, airports may be transferred to municipal or provincial governments or to local airport authorities. The objective of this initiative is to allow airports to better serve local community interests and promote the more cost-effective and efficient operation of the national airport system.

A major event during 1990-91 was the official opening of Terminal 3 at Pearson International Airport in Toronto. Financed, designed, constructed and operated by the private sector, the terminal represents a $550-million investment in airport infrastructure; there was less than $9 million in government expenditure.

Activity Highlights

Safety and security

Safety is Transport Canada's top priority. The concept of safety includes security. The department must ensure that transportation users are secure from the threat of criminal, terrorist or dissident activities.

Each year, Transport Canada spends more than $1 billion — almost half its total annual expenditures — on programs related to transportation safety. Two-thirds of Transport Canada's 21,000 employees are directly involved in safety.

In 1990, the department finalized operational plans for the Transport Canada Crisis Centre. During renovations to Transport Canada's Tower C headquarters building, the new Centre will come into operation replacing the existing Crisis Centre and incorporating the former uni-modal operations centres with the exception of the Coast Guard Operations Centre and CANUTEC. It will be the focal point within the department for all types of emergencies other than those dealt with by the Coast Guard and CANUTEC. Modal groups will, however, retain facilities to monitor day-to-day group operations and handle modal aspects of response to multimodal emergencies.

The Crisis Centre was activated to deal with incidents of domestic unrest in the summer of 1990 and during the Gulf crisis and war. In these periods, the centre provided liaison within the department and with the U.S. Department of Transportation and NATO.

Aviation

Measures were announced to immediately enhance aviation safety at Canadian airports, particularly at Toronto's Pearson International Airport. For example, when icing conditions occur, aircraft now are held at the gate until a firm take-off time is assigned. In this way, aircraft can take off with minimal delay after they are de-iced.

The department also recognized the need for dedicated de-icing facilities, including a glycol-recovery system, at Pearson Airport and began conducting a technical analysis of Type II de-icing fluids. A new vacuum-sweeper truck was ordered for Pearson to reduce the impact on the environment of de-icing fluid use.

Transport Canada developed a training program for flight and ground crews on the hazards of ice on aircraft and on de-icing and anti-icing procedures. The program was distributed to all air carriers for implementation as required by regulation.

The department provided company aviation safety management and pilot decision-making courses to flight crews and other employees of large and small air carriers, and continued to support the Civil Air Search and Rescue Association. It produced 24 newsletters aimed at specific targets in the aviation community and produced three videos to make flight crews, cabin crews and dispatchers more aware of wing contamination hazards. New safety posters provided further emphasis on human error, which accounts for more than 70 per cent of aviation accidents.

Air carriers must meet technical and safety standards to operate in Canada. In 1990-91, Transport Canada delivered 21 training courses to 300 regulatory inspectors and engineers. The courses were designed to develop highly-qualified and professional aviation personnel dedicated to upholding aviation safety within Canada and abroad.

Transport Canada applies strict national and international airworthiness standards for aircraft, engines, components and other equipment used in Canada. In 1990-91, 38 aeronautical product type approvals, 91 supplement type approvals and 1,385 modification approvals were granted. The major type approvals issued were to Canadair for the CL-215T - Turbine Water Bomber conversion, to Boeing Airplane Company for the B747-400 series, to de Havilland Aircraft of Canada for the DHC8-311 and to Pratt & Whitney of Canada for the PW 300 Turbofan.

Responsibility for airworthiness inspection of amateur-built aircraft was partially delegated to the amateur-built aircraft community in June 1990. The delegation is subject to proper selection and training of delegated inspectors and rigorous performance checks by Transport Canada. This program's success has precipitated the further development of Airworthiness Inspector Representatives (AIR) for amateur-built aircraft. The AIR delegation system was also extended to full aircraft in the manufacturing area and the implementation is continuing. Work was initiated for an AIR-maintenance program and the program concept was completed during 1990-91.

During 1990-91, progress was made in the Transport Canada Aging Aircraft Program with completion of the Aging Aircraft Sampling Evaluation project, in which airworthiness specialists inspected older Canadian-registered passenger aircraft undergoing major overhaul to assess their maintenance. The project report was issued in September 1990, and Transport Canada Aviation began implementing its recommendations. The group also worked on developing guidance on adapting

U.S. corrosion control directives for Canadian aviation and conditions.

Transport Canada's Air Operations Centre responded to numerous incidents, including bomb threats and the ditching of a Peruvian B727 aircraft off the east coast of Canada. The aircraft was never located and the 15 persons reported to be on board perished. The Centre was active during the Oka crisis and, during the Gulf War, liaised with the Canadian Armed Forces, the U.S. Air Force and Canadian air carriers for the provision of civil airlift to the Gulf. The Centre also participated in exercises to evaluate air-related crisis management procedures.

In total, Transport Canada responded to 98 Transportation Safety Board recommendations and 17 recommendations of the Commission of Inquiry into the Air Ontario crash at Dryden, Ont. The department also issued 27 safety advisories pertaining to aviation during 1990-91.

The department has an ongoing program to guide research and identify the best possible systems and equipment in the market to meet security needs at Canadian airports. Of priority is the development of new explosive detection capabilities and replacement of existing X-ray and metal detection screening systems with enhanced models. Replacement is expected to take place between 1991 and 1994.

The third annual Transport Canada Aviation Safety Award recipient was Capt. Ron Macdonald, a recently-retired airline pilot. Capt. Macdonald began his career with Air Canada in 1951, when it was known as Trans-Canada Air Lines. He retired in March 1990. Throughout his professional life, Capt. Macdonald made a unique contribution to the promotion of flight safety, particularly in the fields of rescue and firefighting, the transportation of dangerous goods and accident investigation.

Airports

Of particular importance during 1990-91 was Transport Canada's implementation of enhanced security measures for air carriers and airports during the Gulf War. Although some of the special measures have been progressively relaxed, others will be permanent.

The RCMP enhancement program at the 10 international airports and eight major domestic airports was close to meeting its objective of doubling the number of RCMP personnel on duty at airports by 1990-91. The federal government will retain regulatory authority and enforcement powers with respect to standards of airport security and protective policing at international airports transferred to local authorities.

Regulatory inspections of air carriers and airports in Canada by Transport Canada inspectors continued through 1990-91. These inspections have been gradually expanded to include security assessments against Canadian standards of domestic and foreign air carriers at offshore points.

In 1990, Transport Canada, in consultation with industry, issued new and more stringent security measures for air carriers to meet the changing security environment.

The security of civil aviation in Canada was also strengthened at aerodromes by prescribing security measures which are to be implemented by the aerodrome operators. Some of these include mandatory designation of restricted areas, such as baggage make-up areas and the aircraft movement area. Aerodrome operators are also responsible for establishing and maintaining security barriers that prevent unauthorized access to a restricted area. Other measures include stronger security at storage facilities and passenger screening checkpoints.

Development, implementation and monitoring of new and upgraded industry training in response to evolving security requirements was also carried out.

Marine

During the year, 300 Marine/Canadian Coast Guard inspectors, working out of 36 ship safety offices, carried out a total of 32,746 inspections of ships and facilities. They also examined more than 8,000 hull, engineering and equipment plans for approval. Approximately 11,000 examinations, both written and oral, were conducted for certificates of competency, endorsements or other qualifications issued under the authority of the *Canada Shipping Act*, the Master and Seafarers Certification Regulations and the Great Lakes Navigation Regulations.

Marine/Canadian Coast Guard personnel and Canadian Marine Rescue Auxiliary members carried out 4,800 courtesy examinations of boats. More than 600 safety demonstrations and lectures were presented and three million safety publications, such as the Safe Boating Guide, were distributed.

The Canadian Coast Guard has attained a high level of reliability in the provision of long-range aids to navigation, a system combining Loran 'C' and radio beacons which is required by mariners for position fixing. During the year under review, the Canadian Coast Guard assisted in approximately 663,000 vessel movements through selected Canadian waters with its system of vessel traffic services, which is designed to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic.

Surface

Greater emphasis has been placed on highway/railway crossing safety, and Transport Canada inspectors have started an enhanced examination of all crossings on high speed rail lines. In 1990-91, Transport Canada funded up to 80 per cent of the total cost of improvements to more than 150 level railway crossings at a cost of almost $10 million.

In addition, it was announced in October that 'Operation Lifesaver' would receive $150,000 annually from the federal government. This railway crossing safety organization is a cooperative project of the Railway Association of Canada and Transport Canada in conjunction with the Canada Safety Council.

Work continued on the development of new regulations governing safety at level crossings and on equipment inspection and safety standards.

To ensure that train and yard operations conform to safety requirements, approximately 700 train movements were examined for compliance with operating rules, 500 trains were monitored at gateways to populated areas and more than 1,500 workplace inspections were conducted.

The monitoring of railway infrastructure to ensure compliance with safety standards included the inspection of more than 6,100 road crossings, 1,100 signal installations and 15,000 kilometres of track.

Inspections of more than 4,000 motive power units and 43,000 freight and passenger cars were carried out in 1990-91, including 6,600 freight cars handling dangerous commodities. In addition, about 160 train-heating boilers and 800 air reservoirs were inspected and more than 400 train brake tests were observed to ensure that equipment conformed to safety requirements.

While Canada's road safety record has improved considerably over the last 10 years, 90 per cent of all transportation fatalities occur on the road. Every year there are about 800,000 accidents, killing some 4,000 people and injuring another 280,000. In 1990, road deaths fell below 4,000, a level that has not been seen since 1962. This is a major victory considering the great increase in vehicle use that has taken place in the last 30 years.

Transport Canada and provincial governments continue to work towards achievement of a 95 per cent occupant restraint usage rate by the end of 1995. Results for November 1990, indicate that 82 per cent of Canadians are using seat belts. This level of seat belt usage can be translated into an estimated 150 lives saved and 4,000 injuries prevented.

The Child Restraint Survey of October 23-29, 1990, however, found that only 67.5 per cent of children were restrained by a seat belt or device. Of these, only 57 per cent were in restraints appropriate to the age group. For children under five years of age, the figure dropped to 40.8 per cent.

Transport Canada investigates complaints of safety-related defects in all motor vehicles sold in Canada. There were 905,706 vehicles, 34,546 tires and 496,464 child seats recalled in Canada in 1990-92 to correct safety-related defects.

Research and Development

The 20th anniversary of a Canada-U.S. agreement on transportation research and development, the Jamieson-Volpe Agreement, was marked in 1990. In June, Canada and the United States signed an addendum on cooperative research and development into traffic and motor vehicle safety.

The Transport Canada Clothing Committee was instrumental in the introduction of emergency vests into the supply system, in accordance with departmental safety requirements. The vests provide high visibility and identification for Transport Canada safety and emergency response teams and work crews. The Committee continues to be involved in research and development, in areas such as flameproof coveralls, to meet the evolving needs of Transport Canada personnel. The Committee also introduced new intermediate and extreme cold weather parkas into the department's supply system.

Transportation of dangerous goods

Each year, more and more dangerous goods are moved safely across Canada by road, rail, water and air. The transportation of such products is regulated jointly by the federal and provincial governments under the federal *Transportation of Dangerous Goods Act*, and under parallel and complementary provincial statutes. More than 1,600 notifications to alert inspectors to the transportation of hazardous waste were processed in 1990-91.

In carrying out its responsibilities for the safe transportation of dangerous goods, Transport Canada conducted nine Inspector Regulation Courses, attended 63 major accidents involving dangerous goods and completed 3,563 inspections.

The department developed standards for dangerous goods packaging, cylinders and tanks and conducted studies into temporary storage of dangerous goods in rail cars.

The Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC) responded to 17,811 calls for assistance, of which 683 were emergencies, in 1990-91.

Transport Canada and the environment

Over the past year Transport Canada has continued to be extremely active in a number of major environmental initiatives including the proposed Canadian Environmental Assessment legislation (Bill C-78) and the formulation of the action plan on the environment known as the Green Plan.

The *Canadian Environmental Assessment Act* will replace the federal Guidelines Order which currently governs the federal environmental assessment and review process. As one of the federal departments most experienced and extensively involved in the environmental assessment and review of its projects and activities, Transport Canada is an active participant in the development of regulations under the new Bill. Similarly, Transport Canada is significantly affected by many of the initiatives in the Green Plan and, through the Minister of Transport's membership on the Cabinet Committee on the Environment, plays a key role in the review and analysis of these wide-ranging undertakings.

A five-year program for the destruction of Polychlorinated Biphenyls (PCBs) throughout Transport Canada has been developed and program documentation completed.

Marine

On November 2, 1990, the report of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability, headed by David Brander-Smith, was released. There had been significant public interest and involvement in the review and it resulted in important recommendations on prevention, preparedness, legislation, liability and compensation, and regional issues. There are 107 recommendations — 80 per cent are directed towards Transport Canada's Coast Guard, with the remainder directed at industry and the departments of Environment, Fisheries and Oceans, Energy, Mines and Resources and National Defence.

Transport Canada has embarked on a number of initial steps as part of an aggressive plan to improve the protection of Canada's marine environment:

- consultations have commenced with tank-ship owners and operators to prepare a plan for phasing in the use of double hulls or equivalent provisions;
- a comprehensive review of national requirements for vessel traffic services has begun. For example, in November 1990 it was announced that new radar, microwave and associated equipment are to be acquired for the Placentia Bay, Nfld., vessel traffic services system at a cost of $5.2 million;
- options to finance improvements to Canada's prevention and response capability are being examined;
- the Canadian Coast Guard's role and responsibilities as lead agency in responding to spills will be clearly defined and strengthened;
- a complete assessment of Canada's state of contingency planning for marine spills, as recommended by the panel, will be carried out;
- the Coast Guard, in consultation with barge operators, is developing standards for barges carrying oil and noxious substances.

A detailed review of the recommendations requiring major funding and resources is under way. Consultations are being conducted with industry and other appropriate groups to obtain specific views on the major issues dealt with in the panel's report. Prevention will continue to be the first line of defence against marine pollution.

The recommendations in a report by the Great Lakes Fishery Commission, Exotic Species and the Shipping Industry, were being actively addressed by the Canadian Coast Guard in 1990-91. The report, released in September 1990, encouraged collaboration between Canada and the United States to control ballast water discharges before ships enter the Great Lakes to prevent the introduction into these waters of exotic species such as the zebra mussel. It suggested cooperative research and development for controls and a continuation of work within the international marine community to address the ballast water problem.

The department administered clean-up operations from shipping, through 59 pollution response centres, following 3,706 reported incidents and the actual clean-up of 164 spills.

New depots to store equipment used in fighting pollution were established in Ucluelet, B.C., and Sandspit, B.C.

On July 24, 1990, Canada signed the International Convention on Salvage. The agreement will encourage marine salvors to intervene in incidents that could threaten the environment.

Airports

The federal Environmental Assessment and Review Process (EARP) continued with respect to the proposed parallel runway for Vancouver International Airport. To offset any potential impact on wildlife in the area, Transport Canada purchased 31 hectares of wildlife habitat on Westham Island.

The EARP public review of the proposed construction of additional runways at Toronto's Pearson

International Airport also continued.

Guidelines for restrictions on night flights have been established and a major program for noise management has been instituted at Toronto's Pearson International Airport.

Remedial activities recommended by a technical advisory committee under a Memorandum of Understanding between Transport Canada and Environment Canada regarding mitigation of acid drainage at Halifax International Airport continued in 1990-91. The airport is built on a band of pyritic slate which when blasted or excavated generates highly acidic runoff.

Motor vehicles

Studies began to determine the feasibility, cost and benefit of implementing initiatives contained in the Transport Canada/ Environment Canada action plan to control emissions from on-road vehicles. The studies were to be completed in December 1991 to be followed by regulatory proposals in 1992. A regulatory proposal to further limit emissions from gasoline-powered passenger cars was prepared.

Fuel consumption has become an important part of the national effort to conserve Canada's energy resources and protect the environment. Transport Canada compiles fuel consumption ratings annually to assist consumers in purchasing the most fuel-efficient new vehicle for their needs. The rating leaders for most of the 1991 model year vehicles available in Canada were the Chevrolet Sprint and Pontiac Firefly at 5.6 litres per 100 kilometres (50 miles per gallon) in city driving. The leading pickup truck was the Ford Ranger at 9.6 L/100 km (29 m.p.g.) and the leading vans were the Dodge Caravan and Plymouth Voyager at 11.2 L/100 km (25 m.p.g.).

Workplace

An Accommodation Task Force was established to handle the planning, development and program delivery of the retrofit and asbestos removal program at Transport Canada's headquarters in Ottawa.

The project involves the renovation and retrofit of the buildings, including the removal of all asbestos materials in one tower. The renovations will occur in phases with the buildings remaining partially occupied by Transport Canada staff. The project is expected to take approximately four years with a completion date of May 1995.

Legislation

Transport Canada's legislative and regulatory activities cover all aspects of its operations. Many of the activities undertaken in 1990-91 appear in appropriate sections of this report.

Aeronautics

Legislation was introduced to amend the *Aeronautics Act*. The amendments give authority for Canada to implement its international undertakings, provide for increased provincial participation in airport zoning and increase the fines that may be levied for regulatory non-compliance under the Act.

Smoking

It was announced on June 7, 1990, that Canadian carriers will be required to reduce the proportion of seats for smokers on international flights of six hours or more by 25 per cent, beginning July 1, 1990, and by the same percentage annually to July 1, 1993, when smoking will no longer be allowed. Smoking was banned on all domestic and transborder flights, as well as international flights of less than six hours, in December 1989. An estimated 95 per cent of all flights by Canadian air carriers are smoke-free.

In October, the Minister of Transport addressed the 28th Assembly of the International Civil Aviation Organization, urging all member countries to heed the call of the World Health Organization and adopt a non-smoking policy for all international passenger flights. The elimination of smoking on flights between Canada and other countries now will become part of the negotiations of new or revised air bilateral treaties.

Dangerous goods

The regulations pursuant to the *Transportation of Dangerous Goods Act* were amended to enhance the safety standards for air transport and non-bulk packaging of dangerous goods.

Shipping

Pursuant to Ministerial direction, consultations began in 1990 with industry regarding the development of marine transportation security legislation.

Current Canadian coasting trade legislation (Part X of the *Canada Shipping Act*) prohibits non-British ships from engaging in the Canadian domestic trade. The expression "British ships" is defined to include all Commonwealth ships including Canadian ships. The coasting trade west of Anticosti Island in the St. Lawrence River-Great Lakes system is reserved to Canadian ships. If no suitable Canadian ships are available, however, Canadian legislation allows for foreign ships to be granted temporary coasting trade licences to carry out a coasting trade activity.

Amendments to the legislation were drafted to remove the preference given to British ships and to extend the jurisdiction of the

coasting trade laws to include all commercial marine activities within 12 miles and all commercial marine activities related to resource exploration or exploitation and carriage of goods and passengers out to 200 miles.

Marine insurance

Consultations continued with the provinces and other federal departments on a proposed federal Marine Insurance Act. Drafting of new legislation is expected to be complete in 1991-92.

Transport Canada worked closely with the Department of Finance on a proposed amendment to the *Income Tax Act* to clarify the residence for income tax purposes of corporations engaged in international shipping. The intent of the amendment is to permit Canadian shipowners to establish international shipping subsidiaries outside Canada and to operate in international shipping without attracting Canadian income tax. These subsidiaries may be managed from Canada, retaining maritime expertise in Canada and encouraging companies with this type of expertise to establish in Canada.

Grain

Agricultural transportation policies and programs are one of the main areas being examined under the federal government's Agri-food policy review being carried out by Agriculture Canada. A transportation committee established as part of the review released a report in July 1990, analyzing possible changes to the *Western Grain Transportation Act*, Feed Freight Assistance and the Minimum Compensatory Rate for canola products. Transport Canada is working closely with Agriculture Canada in the examination of various options and implications.

Cost recovery

Proposals

In July 1990, Transport Canada issued a discussion paper on cost recovery policy for public consultation. The paper contained detailed proposals on the allocation of air and marine mode costs among users and taxpayers in general, and among different groups of users. It also proposed various bases (e.g., per tonne, per tonne-mile, etc.) on which the costs attributable to specific user groups should be recovered, and proposed specific new or increased fees for implementation in 1991.

The consultation period was extended to seven months, from the four months originally planned. The consultation process included meetings and correspondence with stakeholders from coast to coast, including the provinces, major industry associations and interested individuals. Consultations ended February 1, 1991.

After consideration of the comments received, Transport Canada made substantial changes in its policy and fee proposals for government consideration.

Revenues

In 1990-91, revenues from external sources in the air mode (both the Airports and Aviation Groups) totalled $1,060 million, representing recovery of about 80 per cent of total attributable air mode costs. Revenues from the Marine Group totalled $41.4 million, representing about 6.6 per cent of total attributable costs incurred by the Coast Guard.

Prevention of substance use in a safe transportation system

In March 1990, the Minister of Transport presented Transport Canada's proposed strategy on substance use in the federal transportation sector to the House of Commons and referred it to the Standing Committee on Transport for review. The strategy reflects Transport Canada's commitment to safety as its number one priority.

After receiving the Standing Committee on Transport's report in June 1990, the department conducted a series of consultations with employee and employer representatives. These consultations confirmed that the aim of the government's strategy, focusing on prevention, education and assistance, is widely supported. The random testing element of the strategy was withdrawn.

Under the policy, employees in safety-sensitive positions are prohibited from using or being under the influence of a substance while on duty. Use of prescribed and 'over-the-counter' drugs is permitted under certain conditions.

Highlights of the policy are:

- employees in safety-sensitive positions will be educated on substance use, the prohibition of workplace-related use and the availability of assistance programs through workplace referrals;
- employees are to have access to employee assistance programs to help with substance use-related problems;
- employees are to be supervised by staff trained to recognize the symptoms of substance use;
- employees will be tested for substance use after an accident or incident, where there is reason to believe that substance use may have been a contributing factor, as part of a required medical examination, at the pre-employment stage, 'for cause,' and on a follow-up basis if the employee has tested positively and is retained in or re-instated into the job.

The department is continuing consultations with all concerned

parties to ensure that the policy balances the rights and concerns of federal transportation employees with the public's right to the highest possible level of transportation safety before legislation and regulations for implementation are drafted.

Airport transfer program

Transport Canada continued to implement the government's policy on a new framework for the management of airports in Canada. The primary objectives of the policy are to allow airports to better serve local community interest, to enhance regional economic development potential and to permit the national airport system to operate in a more cost-efficient and commercial manner.

Enabling legislation

On October 9, 1990, Bill C-85, the *Airport Transfer Act*, was tabled in the House of Commons. The Act addresses miscellaneous matters arising from the transfer of airports to Local Airport Authorities (LAAs) and will facilitate the airport-transfer negotiation process.

The Act, along with the fundamental principles of the transfer process, will ensure that affected airport employees are treated fairly and equitably. The proposed legislation would give the employees one year to decide whether to transfer their federal pension benefits to the new LAA pension plan. Employees' collective agreements would be continued by the legislation until they expire or are replaced. It would also ensure that LAAs continue to provide bilingual services to the public at federal airports under terms of the 1988 *Official Languages Act*.

Progress

Negotiations on the transfer of the international airports at Calgary and Edmonton, Alta., Vancouver, B.C., and Montreal, Que., are well advanced. Financial issues and employee benefit packages have been agreed to in principle.

The base case for the Quebec City Airport was completed in 1990-91, while base cases for airports in Moncton, N.B., Windsor and Thunder Bay, Ont., Winnipeg, Man., and Kamloops, B.C., will be completed in 1991 as a basis for initiating discussions which could lead to formal negotiations on the transfer of these airports to Local Airport Authorities.

In March 1991, the governments of Canada and the Northwest Territories signed an agreement to transfer the management and operation of 40 Arctic airports to the Government of the Northwest Territories.

Transportation for seniors and persons with disabilities

The department has a proactive program of activities in the areas of policy, financial assistance, research/demonstration and information dissemination, working with industry and other levels of government, to remove barriers to travel encountered by seniors and people with disabilities.

Policy review

Advisory committees were established to advise the Minister of Transport on issues, policies and program activities. These committees are comprised of representatives from groups of and for persons with disabilities as well as the carrier industry.

The most recent committee, the Advisory Committee on Accessible Transportation, has representatives from 16 consumer groups and six industry associations. The committee met first on April 3, 1990, and again in November 1990. It has put forward 22 recommendations for action on a broad front.

Transport Canada's 1983 Policy on Transportation of Disabled Persons is under review by departmental officials, consumers and industry representatives from the Minister's Advisory Committee.

Increased access

The department has been active in a number of areas, including intercity bus accessibility, aircraft boarding systems, accessible taxis and accessible vehicles in air terminals as well as major studies and workshops for travellers with visual impairment.

Transport Canada provides up to $25,000 to public and private organizations, community groups, hospitals and municipalities for the purchase of a new or retrofitted accessible vehicle serving small or rural areas. It also provides up to $5000 for a maximum of five vehicles for installing lifts or other accessibility features. Contributions totalling $3 million over the last five years have been made to more than 130 communities across Canada.

The first year of the three-year accessible intercity bus demonstration project was completed in October 1990. While demand started slowly, ridership by persons in wheelchairs has increased to 30 per month. A federal contribution of $1.2 million was provided for the six-bus project in southern Ontario along the Canada Coach Lines route through the Kitchener, Hamilton, Niagara Falls, Buffalo, N.Y., corridor.

In conjunction with National Access Awareness Week, Transport Canada showcased a new 14-metre intercity bus with special features for travellers with disabilities. The prototype, the first of its kind in the world, has a self-contained modular

hydraulic wheelchair lift as well as an accessible lavatory with special features for passengers with restricted mobility or impaired vision.

Transport Canada, Air Canada and Canadian Airlines International are demonstrating two prototype electric vehicles for the use of persons with mobility problems. The vehicles are expected to be used for shuttles around Terminals One and Two at Pearson International Airport for several months before being taken to Halifax and then Vancouver airports. The vehicles' performance will be evaluated for a one-year period to determine if improvements are needed.

In November 1990, it was announced that Braille and large print safety cards would be made available to air travellers for a one-year trial period through a joint effort by Transport Canada, the Air Transport Association of Canada and five Canadian airlines. If successful, the service will continue.

Transport Canada transferred ownership of a lift-equipped accessible bus to Roadcruiser Bus Service in Newfoundland in January 1991. The bus began regular route service in Newfoundland in 1985 as a federal demonstration project. It was the first service in North America to allow travellers with disabilities easy access to intercity buses.

Following a successful first year of demonstration in Ottawa of four accessible taxi vehicles, six new vehicles of four different types are being tested in demonstration projects in Quebec. The project is being managed and evaluated by Transport Quebec Research Branch and Transport Canada's Transportation Development Centre.

Transport Canada is also participating along with nine other federal government departments in an initiative led by the Secretary of State to deal with transportation improvements for persons with disabilities.

International agreements

Air transport bilaterals

A joint announcement to initiate negotiations on a new Canada/U.S. air transport agreement was made in October 1990. All aspects of the current bilateral air relationship, including scheduled and charter services, will be addressed. The existing agreement, negotiated in 1966 and last revised in 1974, fails to meet the growing demand for air transportation between centres in the United States and Canada.

As part of the consultation process in preparation for negotiations, a Special Parliamentary Committee held public hearings across Canada in November-December 1990 to gather public views. The Committee's report of January 1991 found that the status quo is unacceptable and endorsed an early negotiation of a liberalized agreement.

Input from more than 150 stakeholders — individuals, provinces, communities, associations, air carriers and unions — was received and evaluated. A first round of negotiations was to be held in April 1991.

During 1990-91, Canada negotiated amendments to its air agreements with Jordan, Brazil and New Zealand.

ICAO

Canada and the International Civil Aviation Organization (ICAO) signed a new headquarters agreement in October 1990, which replaced the original 1951 agreement. The agreement recognizes the increasing importance of civil aviation in international relations and cooperation, and the role of Canada as host country to this specialized agency of the United Nations.

Canada participated in the work of ICAO in its development of standards and recommended practices for the safe operation of international civil aviation, including plans for the future air navigation system (FANS) which provide for satellite communication, navigation and surveillance for improved safety and efficiency.

Airworthiness

On February 18, 1991, Canada signed a bilateral airworthiness agreement with Italy to promote international cooperation in the advancement of aviation safety and environmental quality.

The agreement will advance the airworthiness and environmental certification processes in the two countries for the exchange of civil aeronautical products and maintenance services. It will also recognize technical procedures developed by Transport Canada and the Italian regulatory authority and permit the two authorities to adapt to the trend towards multinational design, manufacture, maintenance and interchange of civil aeronautical products.

Other bilateral airworthiness agreements are being finalized with Germany, the Netherlands and the United Kingdom.

Marine poilution

In November 1989, Canada and the USSR entered into a bilateral agreement of cooperation relating to the prevention and control of Arctic marine pollution. The agreement involved the sharing of information and experience, technology transfers, response operations to pollution incidents and policy and legislation to prevent, reduce and control

ship-source pollution of the marine environment in ice-covered areas. One meeting was held during 1990-91. Another was postponed until 1991-92, when specific activities under the terms of the agreement will be established.

An agreement is also in place with the Government of Denmark to provide a joint response mechanism for any pollution incident involving ship-source oil or other harmful substance pollution incident which threatens the waters or coastal areas of either or both countries. Annex B to the agreement provides the structure and method of operation for dealing with a pollution incident. During 1990-91, Annex B was reviewed and revised to reflect updated methods of operation. It awaits the approval of the Government of Denmark, and should be signed in September 1991.

Transport Canada continued active participation in both the International Maritime Organization (IMO) and the International Association of Lighthouse Authorities. During 1990-91, two IMO meetings were held dealing with international cooperation on oil pollution.

Training

Under the Caribbean Maritime Training Assistance Program, students from several Caribbean countries received training at Transport Canada's Coast Guard College in Sydney, N.S., and the Training Institute in Cornwall, Ont. The department also provided 71 weeks of on-site training and consultation. In July 1990, a conference for Caribbean Coast Guard Commanders was held.

International training and development assignments and training courses were organized for the World Maritime University, International Maritime Organization, the International Civil Aviation Organization and the governments of Indonesia, Japan, China, Taiwan and Singapore.

Security

Transport Canada played an important role in the development of the multilateral Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection and associated technical work. Discussions continued with the Republic of Chile on provision of aviation security training to that country under the aegis of ICAO.

Infrastructure improvements

Airport development

In 1990-91, Transport Canada's commitment to airport capital investments totalled $150 million. An additional $35 million was appropriated to grants and contributions.

Toronto's Pearson International Airport, the busiest airport in Canada, continued to be one of Transport Canada's priorities. In 1990, the airport handled more than 21 million passengers and 350,000 aircraft movements. There were ongoing efforts to ease problems caused by traffic congestion.

In October, plans were announced to modernize the holding rooms and pre-clearance area of Terminal 1 and the domestic area of Terminal 2. In December, the new $40 million extension to the international area of Terminal 2 was opened, and in January 1991, the first phase of the refurbished domestic wing in Terminal 2 was opened.

Transport Canada now is developing a policy framework and request for proposals for the redevelopment of Terminals 1 and 2.

Terminal 3 at Pearson Airport opened in February 1991. The terminal has 24 bridged gates and increases the airport's capacity by 40 per cent (10 million passengers) annually. A satellite to Terminal 3, with five gates, will be completed in early 1992.

Financed, designed, constructed and operated by the private sector, this project represents a $550-million investment in airport infrastructure with less than $9 million in government expenditures.

Economic development boards were established at Ottawa and Moncton, N.B., airports to advise Transport Canada on business and commercial initiatives, promote commercial ventures and review the airports' annual business and commercial plans. Other boards were established at the airports at Saskatoon, Sask., in 1988 and at London, Ont., in 1989.

New airports were constructed at Tasiujaq, Quaqtaq, Kangiqsualujjuaq and Akulivik, Que. This brings the total number of airports constructed under the Nouveau-Quebec (Inuit) program to 12. The program is part of a 1983 agreement between the federal and provincial transport departments to provide northern Quebec with an airport network suited to the special needs of the region.

Other airport-related developments included the renovation and expansion of the Moncton terminal, the opening of a $5.6-million general services building at St. John's Airport and construction of new airports at Joliette and Saint-Bruno-de-Guigues, Que.

Aviation equipment

Transport Canada Aviation's 1990-91 capital budget totalled $238.3 million, of which $219 million was dedicated to major projects.

The Radar Modernization Program (RAMP) implementation continued with the installation and

testing of radar data-processing systems at the seven area-control centres, all of which are expected to be commissioned in 1991. The balance of the RAMP radar sites will be phased in during 1991-92.

The Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) project was approved in November 1989. The project will modernize the flight data-processing infrastructure of the national air traffic control system, with significant benefits to Transport Canada, aircraft operators and passengers. Full implementation will begin in mid-1995.

In 1978, the International Civil Aviation Organization adopted the Microwave Landing System (MLS) to replace the Instrument Landing System as the international standard for precision approach and landing of aircraft. MLS will become the only accepted standard on January 1, 1998.

The first phase of the replacement project involves the purchase of 40 systems to be installed between 1992 and 1995. Transport Canada continued negotiations for the initial purchase of MLSs and consulted with the Air Transport Association of Canada on installation sites. The second phase of the project involves a further 130 systems.

Marine

The modernization of the *CCGS Louis S. St. Laurent* icebreaker continued in 1990-91 at a cost of $25.4 million. Because of the need for additional structural steel work which was determined after the commencement of the project in 1988, the total estimated cost rose to $132 million.

A major refit of the navigational aids vessel *CCGS Provo Wallis* was completed in 1990-91 at a cost of $11.4 million. The vessel returned to service in January 1991 after undergoing a $15 million modernization at Marystown Shipyard in Newfoundland.

Two type 500 search and rescue vessels are being constructed at a total estimated cost of $44 million to replace aging vessels now in operation off the West Coast. In 1990-91, departmental expenditures on this project amounted to $8.7 million. The department took possession of one vessel.

In 1990-91, four major wharf improvement projects were initiated in the Laurentian region. The department spent about $13 million toward improvements at Paspebiac, Les Mechins and Tadoussac, Que. Work also began on a $26 million wharf improvement project at the port of Baie-Comeau, Que. Expenditures in 1990-91 amounted to $11.9 million.

In Newfoundland, work continued on the modification of the dock at Argentia at a cost of $3 million in 1990-91. The container terminal at Corner Brook was completed at a total cost of $17 million.

A new $3.5 million Coast Guard base was opened in Stephenville, Nfld., on September 22, 1990. The facility includes a depot for storing equipment to fight pollution, workshops for repairing and maintaining buoys and fixed aids to navigation, and telecommunications and other electronic equipment. A fleet operations office and administration unit are also housed at this location.

Highways

Under the Constitution, the provinces have jurisdiction over highways. The federal government, however, is involved in highways through contribution programs, management of certain highway facilities and international crossings.

There are eight federal departments/agencies involved in highways with total annual expenditures of about $300 million. The federal contribution towards provincial roads amounts to $125 million, federal facilities account for $100 million and $75 million goes to safety-related programs, regional subsidies and research and development.

Transport Canada's highway activities to date have included the contribution of $1.14 billion to provincial roads and maintenance of six interprovincial and intra-provincial bridges at a cost of $1.5 million annually.

Phase III of the National Highway Policy Study, approved in 1987 by the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety, was completed. Transport Canada is assessing various options for federal participation as part of the Phase IV activities.

Services

Air travel

Economic regulatory reform presented many opportunities for Canadian air carriers and resulted in unprecedented growth, particularly at Toronto's Pearson International Airport. To deal with congestion at Pearson, the airport's arrival-and-departure cap was increased to 76 from 70 per hour in September 1990. The increase was made possible by several measures, including improved procedures and aircraft reservation systems at the airport, as well as the introduction of a new air traffic control training and recruitment strategy.

Transport Canada recognized a shortage of air traffic controllers and embarked on a major program to increase its complement. A total of 312 students entered basic training at Transport Canada's Training Institute in 1990 as a result of the

intensive recruitment campaign. A system to track candidates from application to licensing, known as the Automated Integrated Recruitment and Selection System, became operational in June 1990. This helped to substantially reduce the time from receipt of application to the start of training.

Other initiatives, such as course improvements, introduction of advanced simulators, work simplification and partial qualification concepts played a major role in the increase of success rates at all phases of the training program. The department also recruited candidates with previous Canadian or foreign air traffic control experience and provided them with training tailored to their qualifications.

In 1990, Transport Canada successfully acquired and qualified 100 controllers, while losing 63 to attrition. For the first time in more than five years, there was a net gain of 37 controllers. At year end, the staffing level had reached almost 80 per cent of requirement and, as a result, produced a marked improvement in the availability of staff at most of the major air traffic control units across Canada. A plan has been prepared to attain 100 per cent staffing by mid-1994.

The air traffic services network consists of 106 flight service stations, 56 airport control towers, eight terminal control units and seven area-control centres that provide control, flight information and advisory services to pilots.

Significant improvements have also been made to operating practices, which have resulted in increased efficiency in flight operations. The establishment of a three-tier flow management system for Pearson Airport, using an automated link to the U.S. central flow control facility at Cambridge, Mass., enables Canada to assign an arrival slot for Toronto-destined traffic departing U.S. airports. Changes in procedures in Vancouver and Toronto area-control centres have streamlined the flow of traffic in the vicinity of these two major airports and have refined the airports' arrival/departure flows. For long-range and oceanic operations, the department has extended certain oceanic control techniques into domestic airspace and has automated the control of airspace beyond radar coverage. These measures have increased airspace capacity, cut controllers' paperwork and assisted them in the task of maintaining a three- dimensional picture of the traffic.

The department implemented a new level-of-service policy to ensure equitable distribution of Community Aerodrome Radio Stations (CARS) across the country. CARS provide flight information services to pilots in the remote areas of Canada.

This year, Transport Canada increased the funding of CARS in the Northwest Territories by $400,000. The Government of the Northwest Territories provided a similar amount. This increase in funding will be used to improve the reliability and increase the operating hours of CARS stations in the Northwest Territories and to fund a new station at Fort Franklin.

Transport Canada operates 46 fixed wing and 42 rotary wing aircraft from its main base at Ottawa International Airport and from another 16 bases across Canada. Departmental aircraft flew more than 38,000 hours in support of Transport Canada, the Transportation Safety Board and other government departments.

The National Aviation Company Information System (NACIS), a computer database containing pertinent inspection and certification information on air carriers holding Canadian operating certificates, was fully implemented in 1990. Further enhancements are planned for 1991-92 to store audit information and to provide an analysis function. Authority to issue Operating Certificates is to be delegated to Transport Canada's regional offices to provide increased levels of service to the industry.

Medical assessments of licensed aviation personnel continued, with 923 appointed medical examiners conducting more than 60,000 assessments. As of March 31, 1991, there were 28,137 registered aircraft, 49,922 licensed pilots and 9,811 other licensed aviation personnel in Canada.

Marine

The Canadian Coast Guard is responsible primarily for ensuring the safety of shipping in Canadian waters.

All Canadian-registered passenger-carrying ships five tonnes and over, and all non-passenger ships over 15 tonnes, must be certified to operate in Canadian waters. In 1990-91, regulations pertaining to ship safety were administered and enforced through the inspection of about 62,925 ships and facilities, the examination of 10,690 plans for approval and 10,650 examinations. Vessel source pollution regulations were also enforced and the occupational health and safety program was administered.

A network of 31 staffed and 139 remotely-controlled radio stations provides distress and safety communications, weather broadcasts, navigational safety and ice information, as well as public correspondence and communications services required for the command and control of the Canadian Coast Guard fleet. In 1990-91, 6,975 distress messages were detected and more than 1.6 million messages and radio

telephone calls handled. Marine safety information was also provided through various publications.

Transport Canada's marine navigation services provided mariners with short- and long-range aids to navigation, and waterways development, maintenance and protection. Vessel traffic services organized approximately 663,000 traffic movements through 15 centres in 1990-91.

More than 1,300 ships were escorted through ice-infested waters, 43,500 kilometres of channel broken out, and 55 fishing harbours and 248 commercial harbours opened during the year. The annual Eastern Arctic Sealift provided 52,000 tonnes of food, materials, fuel and equipment to 32 northern settlements and defence sites.

The Canadian Coast Guard College in Sydney, N.S., continued to operate the four-year Coast Guard Officer Training Plan, recruiting 19 students and graduating 24 officers.

In 1990-91, the Coast Guard operated 74 dedicated search and rescue vessels, which included 41 inshore rescue boats, involving 4,158 taskings and the saving of 1,500 lives. Through the search and rescue prevention program, the total number of marine incidents has steadily declined from a 1987-88 total of 8,137 to 6,996 in 1990-91. The program included the promotion of small craft boating safety through courtesy examinations, safety demonstrations, lectures and exhibits.

The Canadian Marine Rescue Auxiliary, a voluntary organization of 3,537 members and 1,371 personal vessels, responded to 1,950 search and rescue incidents in 1990-91.

The department maintained, administered and developed public harbours and ports at 526 locations in support of commercial transport, and handled nearly 9.3 million tonnes of cargo. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities; the larger ports actively support local industries. These ports are not financially self-sufficient and are administered by Transport Canada as public ports.

Transport Canada contributed to a study of the District of Port Hardy, B.C., to develop an industrial land and water use plan. The plan will be designed to accommodate short-term, small- and large-scale industrial development on the waterfront. The study will provide a site-specific demand profile for port facilities, including the Canadian Coast Guard facility, and will provide the department with a framework for assessing regional and local economic development in the community.

The Coast Guard undertook a process of internal challenge and review during the year to identify, from within, resources and person-years required to respond to such issues as major oil spill preparedness, efficiency of marine fleet operations, transportation of dangerous goods, ferry safety and increased inspection of foreign flag ships. Recommendations from this task group included:

- a review of organizational layers and combining of some programs;
- a review of the use and efficient deployment of all ships with a view to gradually reducing their numbers and extending the use of the ships through a double crew system, in consultation with unions and employees;
- a review of activities of the ship safety regulatory function to determine possible areas of elimination or delegation outside government;
- a reduction of the maintenance workload in areas such as electronic systems, buoy lights and buoy painting by taking advantage of technical innovations;
- enhancement of Canadian Coast Guard internal communications.

Ferries

Following a study on proposed year-round ferry service between North Sydney, N.S., and Argentia, Nfld., the operating season was extended to 22 weeks for a two-year trial period. The possibility of further extensions will be considered on the basis of experience in 1990 and 1991.

Official languages

Transport Canada is committed to continuing efforts to improve its performance in serving the public in both official languages and to make both English and French the languages of work at appropriate locations.

In 1990-91, 24-hour bilingual air traffic services at Ottawa International Airport became effective, regulations were drafted to provide for bilingual on-board safety announcements and the upgrading of the linguistic profiles of senior manager positions in the department was addressed. Other new Transport Canada regulations, in response to the 1988 *Official Languages Act*, will take effect in the 1991-92 fiscal year. These will focus on all departmental services to the public.

Trucking

Trucking Task Force convened

Responding to concerns expressed by truckers during the spring and summer of 1990 — including blockades by owner-operators in several parts of

the country — the Minister of Transport convened a Task Force on Trucking Issues. It first met in August 1990.

The Task Force includes representatives of major trucking industry associations and unions, independent owner-operators, shipper organizations and provincial government officials. The work of the Task Force was endorsed by the federal/provincial Council of Ministers of Transportation in September 1990.

Issues

An issue of major concern to nearly all segments of the trucking industry was the competitiveness of Canadian carriers compared with U.S. carriers in the transborder market. Other issues included cabotage (the carriage of goods between two domestic points by a foreign carrier) and federal taxes on fuel.

In June 1990, the Minister of Employment and Immigration announced new steps to improve enforcement of existing laws and regulations against illegal cabotage. The federal government is continuing its efforts to make all foreign truckers aware of Canadian law and to cooperate with provincial police officers in its enforcement.

At the September 1990 meeting of the Council of Ministers of Transportation, a comprehensive study of the transborder competitiveness situation was commissioned. The study was placed under the direction of a steering committee, composed of representatives of each province and territory, concerned federal government departments, carriers, shippers, owner-operators and labour representatives.

The report on Transborder Trucking Competitiveness was scheduled to be completed by July 1991 for review by the Minister's Task Force with further actions to be considered at that time.

In addition to the Task Force's work, a committee of provincial and federal representatives was formed to examine specific problems cited by owner-operators. These included licensing of owner-operators, licensing of load brokers and the creation of a code of ethics to govern relations between owner-operators and trucking companies. This committee expected to make recommendations to the Council of Deputy Ministers Responsible for Transportation in June 1991.

Inquiries, task forces, studies and reviews

Commission of Inquiry into the Air Ontario crash at Dryden, Ontario

Following the March 10, 1989, crash of Air Ontario Flight 1363 at Dryden, Ont., an independent commission of inquiry was established by the government to investigate the contributing factors and cause of the crash.

In December 1989, the Commission's first Interim Report was tabled in the House of Commons. Transport Canada implemented all four recommendations relating to aviation safety contained in that report, including the prohibition of 'hot-refuelling' — the refuelling of an aircraft with an engine operating when passengers are on board, boarding or deplaning.

The second Interim Report, tabled in December 1990, contained 13 recommendations dealing with de-icing facilities, standards and procedures. It focused, in the short term, on Toronto's Pearson International Airport. Action was taken immediately to address the recommendations.

The final report was scheduled to be submitted by March, 1992.

Aviation task forces

A Ministerial Task Force on Aviation Matters was established in April 1989 to examine Canada's aviation system and provide the Minister of Transport with advice on approaches that would improve the efficiency and capacity of the system and ensure safety standards are maintained. The Task Force members include the Deputy Minister of Transport and six representatives from the private sector with extensive experience in various segments of the aviation industry.

Most of the Task Force's efforts have focused on reviewing work being carried out by the department and providing comments and advice to Transport Canada and the Minister. During its two-year mandate, the Task Force submitted routine progress and ad-hoc reports and recommendations to the Minister. On the recommendation of the Task Force, a $1.3-million study to develop a long-range strategic plan for the air navigation system was initiated. The study will examine, among other things, additional measures to meet the long-term requirements of air traffic controllers and other highly-trained personnel. The Task Force will continue to provide input to the study which was to be completed in the fall of 1991.

In June 1990, the Minister appointed an independent Task Force of four persons to carry out a one-year review of Canada's international aviation policy and recommend changes that will permit Canada to take advantage of the evolving, globally-competitive environment.

Economic research

Transport Canada's economic research program provided timely economic research in support of departmental objectives and

priorities and encouraged Canadian universities to maintain and develop independent transport economic research activities. The program uses university transportation research, independent consultants and in-house expertise.

The primary focus in implementing this new program in 1990-91 was to establish the university transportation economic research program. Contracts were placed for 16 university and 11 independent consultant projects in areas such as trucking productivity in Canada and the U.S., transport policy instruments in regional development, energy and environmental factors in intercity freight transportation, impact of airline concentration on the cost and quality of air services in Atlantic Canada and logistics management practices in Canada.

Evaluations, audits and reviews

Several evaluations and special studies were completed during 1990-91. Of particular note are:

- the Aviation Regulation and Aviation Safety Program Evaluation which recommended that the department focus its regulatory and safety resources on those operations and areas of highest risk;
- the Air Traffic Services 'Fast Track' Training and Recruitment Special Study which developed short-term options to alleviate the shortage of air traffic controllers.

During the year, Transport Canada conducted 31 audits of departmental functions and organizations, 37 of concessions, 12 of contribution agreements, six of management contracts and 17 special reviews. The audit of the accounting and control of materiel-in-use identified opportunities to make more effective use of existing materiel management resources through the use of risk-management techniques. The special review of the ship registration and tonnage measurement system identified possible savings through the reduction of the number of ship registry offices and increased revenue through improvements in the efficiency of small boat licensing procedures. The audits of certain regions of the Airports Group identified opportunities to provide a better balance between the costs of airport services and facilities provided to users and the revenue generated by re-examining departmental cost-recovery practices and associated regulations.

The department's internal consulting organization completed 25 major projects to improve risk-management and productivity through organizational and program adjustments. Implementation of the recommendations represent opportunities for Transport Canada to reallocate 92 person-years to higher priority areas and generate savings of $11.4 million.

Financial Summary

Comparative statement of revenue, expenditures, loans and investments for the fiscal year ended March 31, 1991 and 1990 (in millions of dollars).

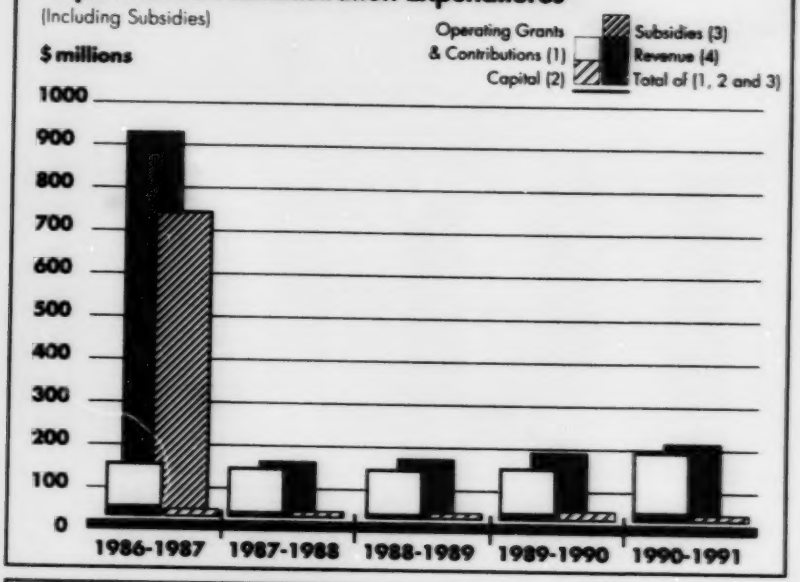
Departmental Activities	1990-1991	1989-1990
Operating Expenditures and Grants and Contributions		
Policy and Coordination	215.1	231.2
Marine/Canadian Coast Guard	551.4	501.6
Aviation	495.5	486.0
Airports	547.2	501.3
Surface Transportation	55.2	51.1
Departmental Administration	199.3	177.7
	2 063.7	1 949.0
Capital Expenditures		
Policy and Coordination	0.4	1.0
Marine/Canadian Coast Guard	147.9	211.7
Aviation	235.1	242.4
Airports	150.3	217.2
Surface Transportation	3.3	3.2
Departmental Administration	13.9	19.3
	550.9	694.8
Gross Budgetary Expenditures	2 614.6	2 643.8
Revenues		
Marine/Canadian Coast Guard	13.0	12.7
Aviation	261.4	210.4
Airports	807.6	806.5
Departmental Administration	12.2	10.7
	1 094.2	1 040.3
Net Requirements of Departmental Activities	1 520.4	1 603.5
Crown Corporations and Other Subsidies		
Atlantic Pilotage Authority	0.2	
Canada Ports Corporation	20.0	32.1
Canadian National Railway	0.1	0.1
Canarctic Shipping Co. Ltd.	7.8	7.7
Great Lakes Pilotage Authority	1.4	
Jacques Cartier & Champlain Bridges Inc.	27.9	13.9
Laurentian Pilotage Authority	2.1	1.7
Marine Atlantic Inc.	143.9	265.5
St. Lawrence Seaway Authority	27.3	26.9
VIA Rail Canada Inc.	441.5	521.1
	672.2	869.0

Loans and Investments		
Prince Rupert Port Corporation	———	17.3
		17.3
TOTAL	2 192.6	2 489.8

Notes: The revenues and expenditures of the Air Budgetary Activity Revolving Fund are shown in Consolidated Form and after elimination of internal charges priced at $119.4 million.

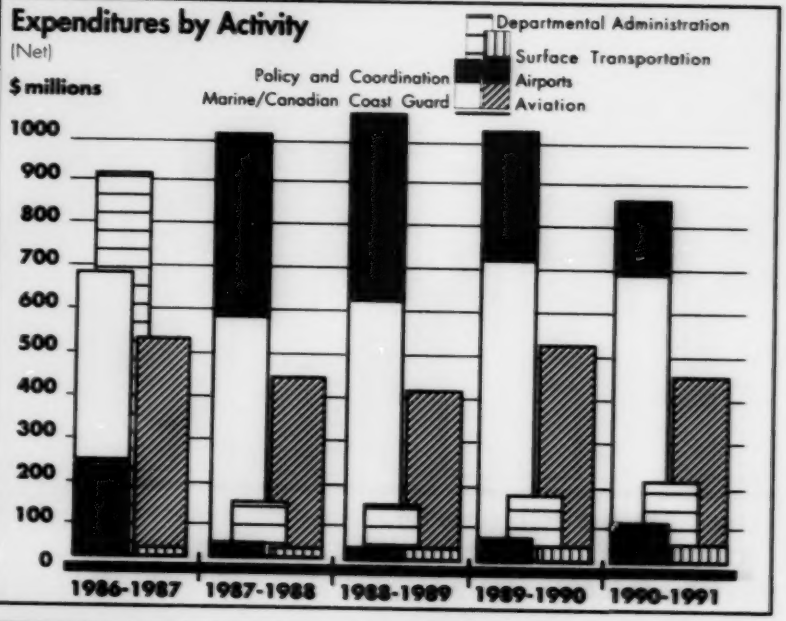
Departmental Administration Expenditures

(Including Subsidies)

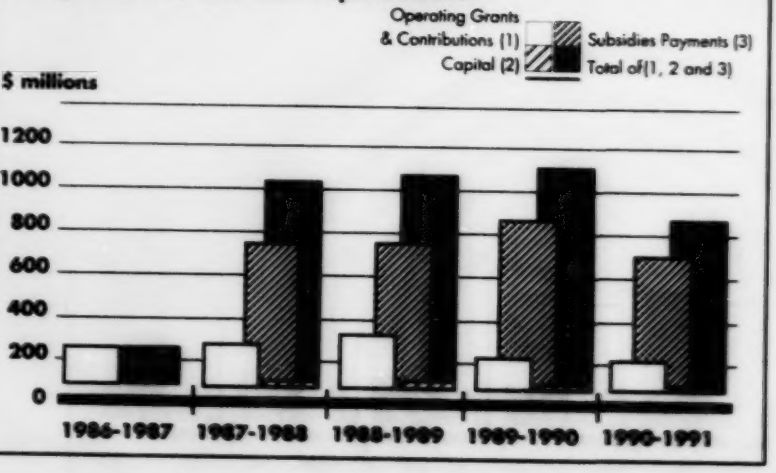


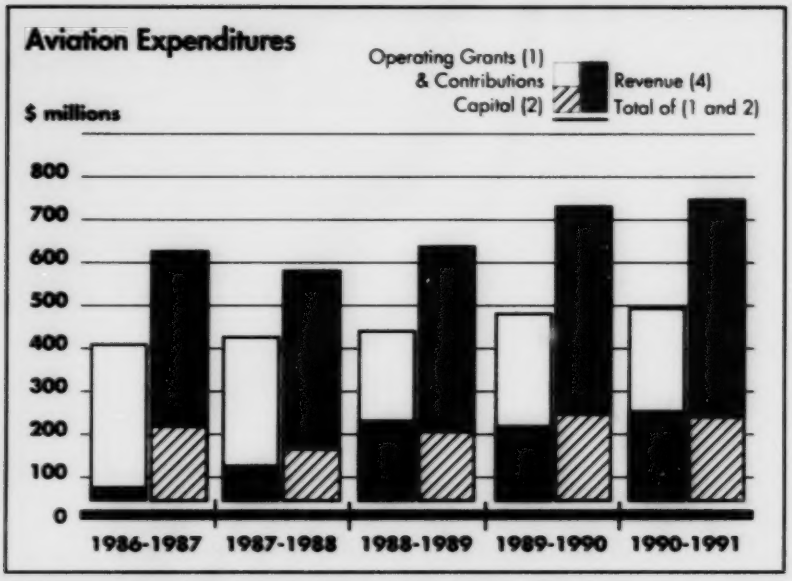
Expenditures by Activity

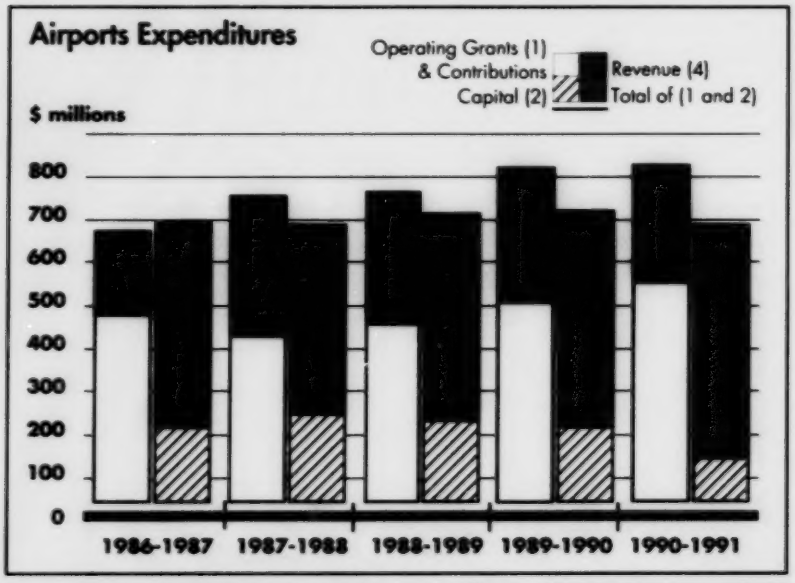
(Net)

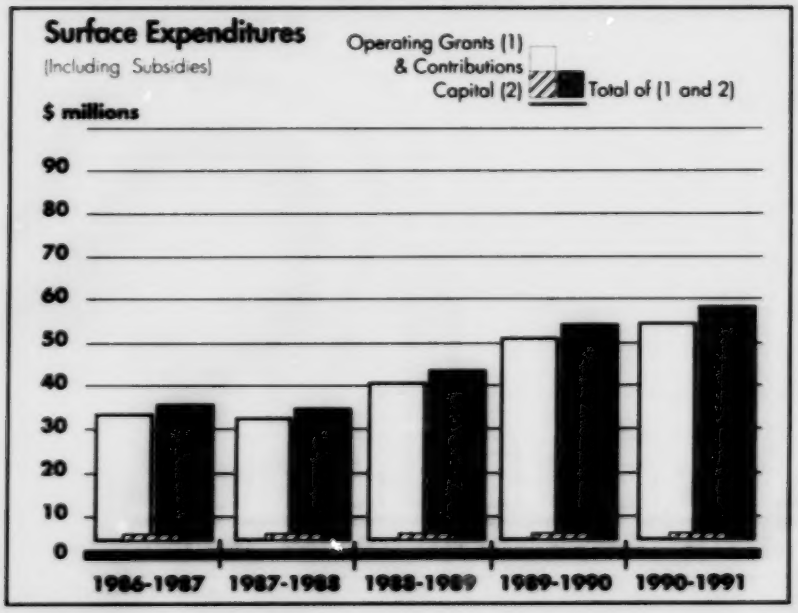


Policy and Coordination Expenditures




Aviation Expenditures
Operating Grants (1)
& Contributions
Capital (2)
Revenue (4)
Total of (1 and 2)
$ millions
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1986-1987
1987-1988
1988-1989
1989-1990
1990-1991

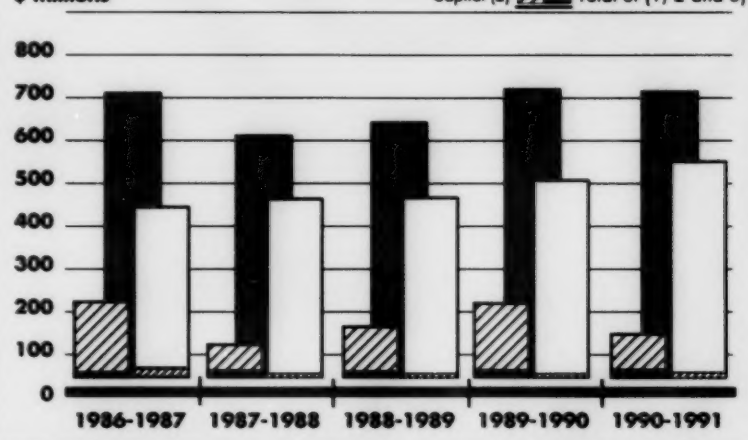

Airports Expenditures
Operating Grants (1)
& Contributions
Capital (2)
Revenue (4)
Total of (1 and 2)
$ millions
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1986-1987
1987-1988
1988-1989
1989-1990
1990-1991


Surface Expenditures
(Including Subsidies)
Operating Grants (1)
& Contributions
Capital (2)
Total of (1 and 2)
$ millions
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1986-1987
1987-1988
1988-1989
1989-1990
1990-1991

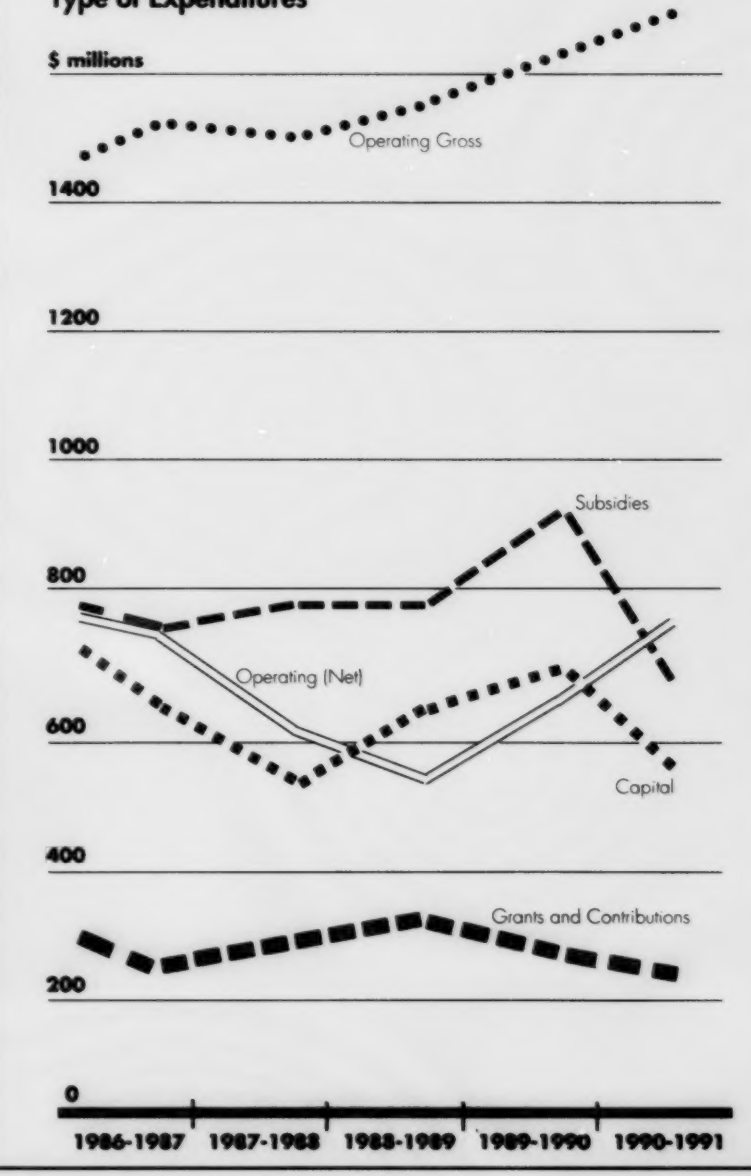
Marine / Canadian Coast Guard Expenditures

(Including Subsidies)

Operating Grants & Contributions (1)
Capital (2)
Subsidies (3)
Revenue (4)
Total of (1, 2 and 3)



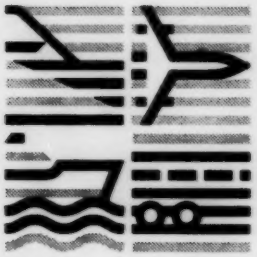
Type of Expenditures



Transports Canada Transport Canada

TP510

Rapport annuel 1990-1991



Canada

No. 10526
Call No. – Cote N° | Vol. | Copy Copie
CA1 DT -A567
Vol. 1990-91

Ministre des Transports

CANADA

Minister of Transport

À Son Excellence, le très honorable Ramon Hnatyshyn,
C.P., C.C., C.M.M., C.D., C.R.,
Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière qui s'est terminée le 31 mars 1991. Ce rapport est présenté conformément aux dispositions de la Loi sur le ministère des Transports.

L'honorable Jean Corbeil, C.P., député

Ottawa, Canada K1A 0N5

Rapport annuel

1990-1991

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992
Nº de cat. T1-3/1991
ISBN 0-662-59152-6

Table des matières

Introduction	1
Rétrospective de l'année	4
Faits saillants	6
Sécurité et sûreté	6
Transports Canada et l'environnement	9
Législation	11
Recouvrement des coûts	12
Prévention de la consommation d'alcool et de drogues dans les transports	12
Programme de cession des aéroports	13
Transport des personnes âgées ou handicapées	13
Accords internationaux	14
Améliorations à l'infrastructure	15
Services	17
Camionnage	20
Enquêtes, études et revues	20
Sommaire financier	22

TP510

Introduction

Transports Canada est le ministère fédéral chargé de régir la sécurité des transports et d'administrer les politiques et les programmes nationaux et internationaux dans le secteur des transports.

Le Ministère a été créé en 1936 aux termes d'une loi du Parlement, afin de centraliser sous une même organisation les responsabilités des divers moyens de transport de compétence fédérale. Durant ses premières années de fonctionnement, ses activités étaient axées sur le développement d'une infrastructure nationale des transports et sur la réglementation et la protection de l'industrie, alors naissante, des transports.

Lorsque la première *Loi nationale sur les transports* a été votée en 1967, ses règles et règlements visaient à favoriser l'épanouissement de l'industrie en limitant la concurrence. Au milieu des années 1980, il est devenu apparent que ce cadre de réglementation entravait la croissance, l'innovation et la compétitivité dans le secteur des transports au Canada.

En 1987, une loi fédérale visant à alléger le fardeau de la réglementation économique des transports a été votée, donnant ainsi aux compagnies aériennes, aux sociétés ferroviaires et aux entreprises de camionnage la latitude voulue pour offrir des services plus innovateurs au meilleur prix possible pour les Canadiens.

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* portait sur la réglementation économique des modes de transport aérien, ferroviaire et maritime. La *Loi de 1987 sur les transports routiers* portait principalement sur la réglementation de l'industrie du camionnage. Ensemble, ces deux lois veillent à l'efficacité maximale d'un réseau de transport complexe comptant des milliers de kilomètres de routes, de voies ferrées, de voies navigables et de routes aériennes.

Transports Canada administre des lois telles la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, ainsi que d'autres lois ayant pour but de garantir la sécurité de tous les modes de transport.

Au sein du Ministère, quatre groupes (Aéroports, Aviation, Marine et Surface) administrent les programmes de sécurité des transports. L'administration centrale, à Ottawa, compte aussi des groupes responsables de la sécurité et de la planification d'urgence, des politiques et de la coordination, de la revue, des finances, du personnel et des affaires publiques. Un certain nombre de sociétés de la Couronne, dont le Canadien National, VIA Rail et Marine Atlantique, relèvent du Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Les trois quarts environ des employés du Ministère sont répartis dans 11 bureaux régionaux et beaucoup d'entre eux sont affectés à des endroits et des bases auxiliaires dans tout le pays. Ils assurent les opérations courantes aux aéroports, aux bases de la Garde côtière canadienne, aux stations d'information de vol et à bien d'autres installations de transport.

Aviation

Transports Canada Aviation, jusqu'ici le Groupe Aviation, travaille de concert avec les milieux aéronautiques à garantir la sécurité et l'efficacité du réseau de l'aviation civile. Sa présence a été récemment accrue dans toutes les régions du Canada, ce qui devrait lui permettre de continuer d'assurer un haut niveau de sécurité aérienne, notamment par la prestation et le maintien des services de contrôle de la circulation aérienne; par les services de la navigation aérienne et les systèmes de télécommunications et d'électronique; par l'émission de licences et de certificats au personnel de l'aviation et aux exploitants d'aéronefs et de services commerciaux; par les lois et les règlements touchant les aspects techniques et la sécurité de l'aviation civile; par la sensibilisation à la sécurité et sûreté aériennes et par l'exploitation de la flotte d'aéronefs du Ministère.

Aéroports

Le Groupe Aéroports est chargé d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les installations et les services aéroportuaires. Il exploite 100 aéroports terrestres et subventionne l'exploitation de 34 autres aéroports au pays.

Le but premier du Groupe Aéroports est d'assurer la sécurité et la sûreté des opérations aéroportuaires au Canada. Une autre priorité consiste à appuyer l'orientation commerciale des aéroports pour qu'ils atteignent une plus grande autosuffisance.

Marine

Le Groupe Marine coordonne les fonctions de la Garde côtière canadienne, de quatre sociétés de la Couronne qui assurent des services de pilotage maritime, de neuf commissions de port et de la compagnie de navigation Canarctic Limitée, dont le gouvernement fédéral est actionnaire majoritaire. Le Groupe assure la liaison avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la Société canadienne des ports, principalement pour des questions d'ordre opérationnel.

La Garde côtière canadienne (GCC) est responsable des systèmes

de navigation maritime, du déglaçage et des opérations dans l'Arctique. De plus, elle administre de nombreux règlements portant sur la sécurité des navires, elle coordonne les mesures antipollution et de nettoyage des déversements et elle exploite un réseau de ports et havres publics.

La flotte de la GCC est responsable de l'entretien des aides à la navigation fixes et flottantes, du déglaçage et des opérations de recherche et de sauvetage, et d'accompagnement dans les glaces.

Il incombe aux administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace au sein de leurs régions respectives.

Surface

Le Groupe Surface est chargé d'élaborer, de mettre en œuvre et de contrôler les politiques et les programmes touchant la sécurité des véhicules automobiles, la consommation et les émissions de carburant, la sécurité ferroviaire, la sécurité du transport des marchandises dangereuses, la planification d'urgence et l'intervention opérationnelle pour les transports terrestres en cas d'urgences nationales ou internationales.

Le gouvernement fédéral établit des normes de sécurité pour la conception et la construction de nouveaux véhicules automobiles et de pneus fabriqués ou importés au Canada, gère un programme d'économie de carburant et mène des campagnes de sécurité routière. Les gouvernements provinciaux immatriculent les véhicules automobiles, délivrent les permis de conduire et régissent la circulation routière. Le Centre d'essais pour véhicules automobiles du Ministère est situé à Blainville (Québec).

Il incombe au Groupe d'administrer le Programme volontaire du gouvernement et de l'industrie d'économie de carburant et de financer des projets visant à protéger le public aux passages à niveau.

CANUTEC, centre d'urgence ouvert 24 heures sur 24, répond aux demandes de conseils sur les mesures à prendre en situation d'urgence ou aux demandes de renseignements portant sur le *Règlement concernant le transport des marchandises dangereuses* et sur les propriétés des produits chimiques transportés.

Politiques et coordination

Le Groupe Politiques et coordination est responsable de l'élaboration des politiques touchant aux transports aérien, maritime et terrestre, et exerce certaines activités de financement, notamment pour le transport ferroviaire des passagers, les routes, les sociétés de la Couronne et les services de traversiers. D'autres directions générales au sein du Groupe sont essentiellement chargées des analyses économiques, des conseils en politique, de la planification stratégique, de la coordination industrie-gouvernement, de la recherche et du développement, et du transport des personnes âgées et handicapées. Elles font aussi office de secrétariat ministériel et, à ce titre, elles coordonnent les réponses aux demandes faites en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et aux plaintes à la Commission des droits de la personne. Le Groupe donne aussi des conseils de politique et d'entreprise se rapportant aux sociétés de la Couronne, dont VIA Rail, Marine Atlantique, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Société canadienne des ports et le Canadien National. De plus, il finance les sociétés qui dépendent d'une affectation budgétaire.

Le Centre de développement des transports, situé à Montréal, travaille en étroite collaboration avec d'autres groupes de Transports Canada et avec l'industrie, et mène des projets de recherche et de développement de concert avec d'autres ministères fédéraux.

Sécurité et planification d'urgence

Le Groupe Sécurité et planification d'urgence élabore des politiques et des programmes destinés à assurer la sécurité et la planification d'urgence dans le réseau national des transports, en temps de paix et en temps de guerre. Il est aussi le centre nerveux de la sécurité au sein du Ministère.

Revue

Le Groupe Revue étudie et évalue tous les aspects des activités du Ministère et fournit des services de vérifications internes indépendantes des opérations du personnel et des finances. Il exerce ses responsabilités dans quatre secteurs: la vérification interne et la revue, qui permettent de déceler les lacunes importantes et les possibilités d'amélioration de toutes les politiques, des méthodes et des contrôles du Ministère; l'évaluation des programmes et règlements du Ministère, pour déterminer leur pertinence; la réalisation d'études spéciales et la validation des normes applicables aux ressources; et la liaison avec le Vérificateur général.

Le Conseil de gestion des ressources examine l'ensemble des politiques, propositions et projets du Ministère qui ont une incidence sur les ressources, financières et humaines, au-delà des pouvoirs délégués aux chefs de groupe.

Services centraux

Les services centraux comprennent les groupes Finances et administration, Personnel et Affaires publiques qui se retrouvent dans tous les segments du Ministère.

Rétrospective de l'année

Les besoins du Canada et des Canadiens en fait de transport sont la raison d'être de Transports Canada. Le Ministère assure une présence nationale dans tout le secteur des transports en offrant une infrastructure essentielle, ainsi que certains services à l'industrie et aux voyageurs.

L'environnement des transports, au pays, a connu une évolution phénoménale ces 25 dernières années et en 1990-1991, et d'autres changements se produiront dans l'avenir. Une population de plus en plus mobile et une économie internationale de plus en plus compétitive créent de nouvelles exigences à l'égard d'un réseau de transport sûr, fiable et efficace.

La sécurité est la première priorité de Transports Canada, qui a orienté ses activités de manière à relever les nouveaux défis et à répondre à de nouvelles exigences. En 1990-1991, le Ministère a continué de réduire les niveaux de risque antérieurs en utilisant au mieux toutes ses ressources et ses connaissances technologiques.

Le service au public a été la plus importante des activités ministérielles. On a continué de placer une très haute priorité sur l'accroissement de la capacité de contrôle de la circulation aérienne par Transports Canada, sur le plan du personnel et de la modernisation de l'équipement.

Durant cette année, Transports Canada a poursuivi un grand objectif: supprimer les obstacles aux déplacements des personnes âgées ou handicapées. En collaboration avec l'industrie et d'autres paliers de gouvernement, le Ministère a maintenu un programme d'activités dynamique dans les secteurs des politiques, de l'aide financière, de la recherche et de la démonstration, et de la diffusion de l'information.

On a insisté encore plus sur la sécurité aux passages à niveau et adopté un nouveau règlement régissant l'inspection et les normes de sécurité des chemins de fer.

Le Ministère a aussi participé à l'élaboration des normes concertées applicables à l'emballage des produits dangereux, ainsi qu'aux bonbonnes et aux réservoirs de gaz, et a mené des études sur le stockage provisoire de produits dangereux dans les wagons.

La politique de Transports Canada sur la sécurité et la non-consommation d'alcool et de drogues dans les transports a fait l'objet de consultations, au cours de l'année, pour s'assurer qu'elle conciliait les droits et les préoccupations des employés du secteur des transports avec le droit du public à un réseau de transports des plus sécuritaires.

Les inspecteurs de Transports Canada ont rigoureusement appliqué les normes nationales et internationales en matière de sécurité des navires et de navigabilité aérienne pour les avions, moteurs et autre matériel aéronautique utilisés au Canada. Le Ministère a continué de faire enquête sur les plaintes à l'égard de manquements à la sécurité pour tous les véhicules automobiles vendus au Canada.

Le Ministère a répondu à la menace mondiale suscitée par la guerre du golfe Persique, en veillant à la sûreté de l'ensemble du réseau de transports et de ses exploitants. On a surtout pu constater l'adoption, par les transporteurs aériens et les aéroports, de mesures de sécurité accrues. Transports Canada a aussi aidé à combattre un important déversement de pétrole dans le golfe Persique en février 1991.

De nouveaux services d'intervention d'urgence ont été établis et des mesures de sécurité de l'aviation, mises en œuvre pendant l'année. Des mesures de déglaçage plus sévères ont été imposées et des programmes de formation à l'intention du personnel navigant et au sol ont été élaborés.

De plus, au cours de l'année, le ministre des Transports a constitué un groupe de travail sur les questions du camionnage pour répondre aux préoccupations touchant la compétitivité avec l'industrie américaine du camionnage dans le commerce transfrontalier.

Transports Canada est demeuré extrêmement actif dans un certain nombre de grands projets environnementaux.

Le Comité d'examen public sur la sécurité des navires-citernes et sur la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin a publié son rapport en novembre. Les recommandations importantes, qui en ont découlé, visaient à améliorer la capacité du gouvernement aussi bien que de l'industrie en matière de prévention et d'intervention en cas de déversement.

Le Ministère a exercé son mandat en tant qu'organisme directeur pour évaluer, nettoyer et exécuter des opérations de sauvetage après l'échouement du transporteur d'asphalte RIO ORINOCO dans le golfe du Saint-Laurent, en octobre dernier.

Transports Canada a également rédigé un projet de réglementation pour limiter encore plus les émissions de gaz provenant des automobiles à essence.

En accord avec le projet gouvernemental FP 2000, Transports Canada a continué de chercher des moyens d'améliorer ses méthodes de fonctionnement classiques. Des objectifs stratégiques ont été fixés en vue

d'atteindre ce but. Essentiellement, le Ministère s'efforce de s'entourer et de recevoir l'appui d'un effectif professionnel dévoué à la réalisation de son mandat: offrir un service exceptionnel au public. Pour ce faire, il offre à ses employés beaucoup d'occasions de perfectionnement professionnel. De plus, les employés et gestionnaires de premier niveau se verront confier plus de pouvoirs et jouiront d'une imputabilité appropriée.

Par suite d'une étude des besoins à long terme en ressources humaines au Ministère, Transports Canada a engagé près de 50 nouveaux diplômés d'établissements post-secondaires en 1990-1991. Le Ministère espère peu à peu constituer un bassin de gestionnaires débutants et intermédiaires pour assurer l'avenir de Transports Canada.

Conformément à l'annonce du budget fédéral de 1991, l'Institut de formation de Transports Canada deviendra un organisme de service spécial (OSS). Le principe de l'OSS a été conçu pour conférer une plus grande souplesse aux unités de service au sein des ministères en matière de gestion, en contrepartie de rendement et de résultats convenus.

Transports Canada a poursuivi sa mise en œuvre de la politique gouvernementale afférente au nouveau cadre de gestion des aéroports du Canada. En vertu de cette politique, les aéroports peuvent être cédés à des administrations municipales, à des gouvernements provinciaux ou à des administrations aéroportuaires locales. Cette initiative vise à permettre aux aéroports de mieux servir les intérêts locaux et de favoriser une exploitation plus économique et plus efficace du réseau national d'aéroports.

Un des faits saillants de 1990-1991 a été l'ouverture officielle de l'aérogare 3 de l'aéroport international Lester B. Pearson, de Toronto. Financée, conçue et construite par le secteur privé, qui en est aussi l'exploitant, cette aérogare représente des investissements de 550 millions de dollars dans l'infrastructure aéroportuaire; la contribution gouvernementale a été inférieure à 9 millions de dollars.

Faits saillants

Sécurité et sûreté

La sécurité est la principale priorité de Transports Canada. Ce concept englobe également celui de la sûreté. Le Ministère doit s'assurer que les usagers du réseau de transports sont à l'abri des actes criminels, terroristes ou dissidents.

Chaque année, Transports Canada investit plus de un milliard de dollars — soit presque la moitié de toutes ses dépenses annuelles — dans des programmes liés à la sécurité des transports. Les deux tiers des 21 000 employés de Transports Canada occupent des postes influant directement sur la sécurité.

En 1990, le Ministère a parachevé les plans opérationnels concernant le Centre d'urgence de Transports Canada. Durant les travaux de rénovation de la tour C, à l'administration centrale, le nouveau centre entrera en activité; il remplacera l'actuel centre d'urgence et regroupera les anciens centres d'opérations unimodaux, à l'exception du Centre des opérations de la Garde côtière canadienne et de CANUTEC. Le Centre sera le point de coordination de tous les types d'urgences autres que celles relevant de la Garde côtière et de CANUTEC. Les groupes modaux conserveront cependant les installations pour la surveillance des activités quotidiennes des opérations des groupes. De plus, ils se chargeront des aspects modaux lors d'interventions en cas d'urgence multimodale.

Le Centre d'urgence a été mis en activité, à l'été de 1990 et durant la crise du Golfe, pour s'occuper des troubles intérieurs. Le Centre assurait alors la liaison entre le Ministère et le département américain des Transports et l'OTAN.

Aviation

Des mesures visant à renforcer immédiatement la sécurité aérienne aux aéroports canadiens, et en particulier à l'aéroport international Lester B. Pearson, de Toronto, ont été annoncées. À titre d'exemple, lorsque les conditions sont propices à la formation de givre, les aéronefs doivent maintenant demeurer à la porte jusqu'à ce qu'une heure de décollage ferme soit communiquée. Ainsi, les aéronefs peuvent décoller dans un laps de temps réduit après le déglaçage.

Le Ministère a aussi reconnu que l'aéroport Lester B. Pearson avait besoin d'installations de dégivrage spécialisées, y compris un système de récupération du glycol, et a entrepris une analyse technique des liquides dégivrants de type II. Une nouvelle balayeuse-aspiratrice a été commandée pour cet aéroport, afin de réduire les répercussions sur l'environnement de l'utilisation des dégivrants.

Transports Canada a élaboré un programme de formation à l'intention du personnel navigant et au sol sur les risques du givre pour les aéronefs et sur les procédures de dégivrage et d'antigivrage. Le programme a été distribué à tous les transporteurs aériens, qui doivent le mettre en œuvre selon le règlement.

Le Ministère a dispensé des cours de gestion de la sécurité aérienne et de prise de décisions du pilote au personnel navigant technique et à d'autres employés de grands et de petits transporteurs aériens. De plus, il a continué d'accorder son appui à l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens. Il a publié 24 bulletins portant sur des éléments précis du milieu de l'aviation, et a produit trois présentations vidéo destinées à sensibiliser le personnel navigant technique, le personnel de cabine et les agents d'opérations aux risques de contamination des ailes par le givre. De nouvelles affiches sur la sécurité ont été diffusées; elles insistent sur l'importance des erreurs humaines, en cause dans plus de 70 % des accidents d'aviation.

Les transporteurs aériens doivent satisfaire aux normes techniques et de sécurité pour exercer leurs activités au Canada. En 1990-1991, Transports Canada a dispensé 21 cours de formation à 300 inspecteurs et techniciens de la réglementation. Les cours ont été conçus pour former du personnel d'aviation hautement compétent, professionnel et dévoué au maintien de la sécurité aérienne au Canada et à l'étranger.

Transports Canada applique rigoureusement des normes nationales et internationales de navigabilité aérienne aux aéronefs, moteurs, composantes et autre matériel utilisés au Canada. En 1990-1991, 38 approbations de type de matériel aéronautique, 91 approbations de type supplémentaires et 1 385 approbations de modification ont été accordées. Les principales approbations de type émises visaient Canadair pour le CL-215T (projet de conversion des avions-citernes à la turbopropulsion), Boeing Airplane Company pour la série B747-400, de Havilland Aircraft of Canada pour le DHC8-311, et Pratt and Whitney of Canada pour le Turbofan PW 300.

En juin 1990, les responsabilités en matière d'inspection de la navigabilité des aéronefs de construction amateur ont été en partie déléguées aux milieux chargés de ces aéronefs. En déléguant ces responsabilités, Transports Canada soumet les inspecteurs à un processus approprié de sélection et de formation, ainsi qu'à des vérifications rigoureuses de la performance. Le succès de ce programme a accéléré le processus de création d'inspecteurs délégués de

la navigabilité (IDN) pour les aéronefs de construction amateur. Les responsabilités déléguées aux IDN ont aussi été élargies pour englober tout l'aéronef, dans le secteur de fabrication. La mise en œuvre se poursuit. On a entrepris l'élaboration d'un programme de maintenance (IDN) et le concept du programme a été achevé en 1990-1991.

Au cours de l'année 1990-1991, le Programme d'aéronefs vieillissants de Transports Canada a connu des progrès, notamment avec la réalisation du Projet d'évaluation des échantillons d'aéronefs vieillissants, qui a permis aux spécialistes de la navigabilité aérienne d'inspecter, afin d'en évaluer l'état, de vieux aéronefs pour passagers immatriculés au Canada, en cours de révision d'envergure. Le rapport du projet a été publié en septembre 1990 et Transports Canada Aviation a entrepris la mise en œuvre de ses recommandations. Le Groupe a également travaillé à l'élaboration de conseils visant l'adoption des directives américaines en matière de contrôle de la corrosion, aux fins d'application à l'aviation et aux conditions du Canada.

Le Centre des opérations aériennes de Transports Canada est intervenu dans de nombreux incidents, y compris des alertes à la bombe et l'amerrissage forcé de l'aéronef péruvien B727, au large de la côte est du Canada. L'aéronef n'a jamais pu être localisé et les 15 personnes qui, selon les rapports, se trouvaient à bord, ont péri. Le Centre a été actif durant la crise d'Oka et la Guerre du golfe Persique, ayant assuré la liaison avec les Forces armées canadiennes, la U.S. Air Force et les transporteurs aériens canadiens pour établir un pont aérien civil avec le golfe Persique. Le Centre a aussi participé à des exercices d'évaluation des procédures de gestion des situations de crise dans le secteur de l'aviation.

En tout, Transports Canada a donné suite à 98 recommandations du Bureau de la sécurité des transports et à 17 recommandations de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario, à Dryden (Ontario). Le Ministère a également publié 27 avis de sécurité aérienne en 1990-1991.

Un programme permanent est en place au Ministère pour guider la recherche et déterminer quels sont les meilleurs systèmes et équipements sur le marché, pour répondre aux besoins de sûreté aux aéroports canadiens. La mise au point de nouveaux dispositifs de détection des explosifs et le remplacement des systèmes de radiographie et de détection des métaux par des modèles améliorés constituent une priorité. Les appareils devraient être remplacés de 1991 à 1994.

Cette année, qui est la troisième où se tient cette manifestation, le Prix de la sécurité aérienne de Transports Canada a été décerné au capitaine Ron Macdonald, pilote de ligne ayant récemment pris sa retraite. En 1951, le capitaine Macdonald a débuté sa carrière en se joignant à Air Canada, alors connue sous le nom de Trans-Canada Air Lines. Il a pris sa retraite en mars 1990. Tout au long de sa vie professionnelle, le capitaine Macdonald a contribué de façon remarquable à promouvoir la sécurité aérienne, plus particulièrement dans les secteurs de la recherche et du sauvetage, de la lutte contre les incendies, du transport des marchandises dangereuses et des enquêtes sur les accidents de transport.

Aéroports

Un fait important en 1990-1991 mérite d'être souligné. En effet, durant la guerre du golfe Persique, Transports Canada a mis en œuvre des mesures de sûreté accrues applicables aux transporteurs aériens et aux aéroports. Bien que certaines de ces mesures spéciales aient été progressivement relâchées, d'autres demeureront en vigueur.

La GRC a pratiquement atteint l'objectif de son programme de resserrement de la sûreté aux 10 aéroports internationaux et à huit grands aéroports nationaux: doubler le nombre d'employés de la GRC de service à ces aéroports en 1990-1991. Le gouvernement fédéral conservera les pouvoirs de réglementation et d'application des normes de sûreté aéroportuaire et de surveillance policière aux aéroports internationaux cédés à des administrations locales.

Les inspections réglementaires des transporteurs aériens et des aéroports canadiens menées par les inspecteurs de Transports Canada se sont poursuivies tout au long de 1990-1991. Ces inspections ont peu à peu été élargies et comprennent maintenant les évaluations de la sûreté en regard des normes canadiennes applicables aux transporteurs aériens nationaux et étrangers desservant des points au large.

En 1990, Transports Canada a publié, de concert avec l'industrie, de nouvelles mesures de sûreté plus rigoureuses à l'intention des transporteurs aériens, qui sont confrontés à un milieu de la sûreté en pleine évolution.

Les mesures de sûreté visant à protéger l'aviation civile au Canada ont aussi été renforcées aux aérodromes. Les exploitants d'aérodromes doivent mettre en œuvre les mesures recommandées, dont la désignation obligatoire de zones réglementées, comme les zones de tri des bagages et de

mouvement des aéronefs. Il incombe également aux exploitants d'aérodromes d'établir et de maintenir des barrières de sûreté pour prévenir l'accès non autorisé aux zones réglementées. Les mesures de sûreté ont aussi été renforcées aux installations d'entreposage et aux points de contrôle des passagers.

Les exigences de sûreté étant en constante évolution, des cours de formation destinés à l'industrie ont été élaborés ou améliorés, puis mis en œuvre et contrôlés.

Marine

Au cours de l'année, 300 inspecteurs de la Garde côtière canadienne, en service dans 36 bureaux de la Sécurité des navires, ont effectué 32 746 inspections de navires et d'installations. Ils ont aussi examiné plus de 8 000 plans de coques et d'équipement, de même que des plans techniques, pour fins d'approbation. Environ 11 000 examens, écrits et oraux, ont été menés pour certificats de compétence, approbation ou autres questions de qualification en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, du Règlement sur la délivrance des brevets aux capitaines et aux gens de mer, et du Règlement sur la navigation dans les Grands Lacs.

Le personnel de la Garde côtière canadienne et les membres du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime ont effectué 4 800 inspections de courtoisie à bord d'embarcations. Plus de 600 démonstrations et conférences sur la sécurité ont été offertes et trois millions de publications traitant de la sécurité, telles que le *Guide de sécurité nautique*, ont été distribuées.

La Garde côtière canadienne a atteint un haut niveau de fiabilité dans la fourniture d'aides à la navigation de longue portée, un système qui combine le Loran C et les radiobalises et qui permet aux marins d'établir la position du navire. Au cours de l'année à l'étude, la Garde côtière canadienne a appuyé environ 663 000 mouvements de navire dans des plans d'eau désignés, par le biais de son réseau de services de trafic maritime, qui a été conçu pour faciliter le mouvement sûr et efficace du trafic maritime.

Surface

Une plus grande importance a été placée sur la sécurité aux passages à niveau et les inspecteurs de Transports Canada ont entrepris un examen poussé de tous les passages à niveau sur les lignes ferroviaires à vitesse élevée. En 1990-1991, Transports Canada a financé jusqu'à 80 % du coût total des améliorations apportées à plus de 150 passages à niveau, soit près de 10 millions de dollars.

De plus, le gouvernement fédéral a annoncé en octobre qu'il accorderait 150 000 $ par année à "l'Opération Gareautrain". Ce programme de sécurité aux passages à niveau est un projet coopératif mené par l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada, conjointement avec le Conseil canadien de la sécurité.

On a poursuivi l'élaboration d'un nouveau règlement sur la sécurité aux passages à niveau et les normes relatives à l'inspection de l'équipement et à la sécurité.

Pour s'assurer de la conformité des manœuvres des trains et de triage aux exigences de sécurité, environ 700 mouvements de train ont été examinés en regard des règles d'exploitation, 500 trains ont été contrôlés à des points de passage dans des zones fortement peuplées et plus de 1 500 inspections ont été menées sur les lieux de travail.

Le contrôle de l'infrastructure ferroviaire visant à vérifier sa conformité avec les normes de sécurité a englobé l'inspection de plus de 6 100 passages à niveau, de 1 100 installations de signalisation et de 15 000 kilomètres de voies.

En 1990-1991, plus de 4 000 unités motrices ont été inspectées, de même que 43 000 wagons de fret et de passagers, y compris 6 600 wagons transportant des marchandises dangereuses. Par ailleurs, environ 160 chaudières et 800 réservoirs d'air ont été inspectés et l'on a procédé à plus de 400 essais de freinage pour s'assurer que l'équipement satisfaisait bien aux exigences de sécurité.

Bien que la fiche de sécurité routière se soit considérablement améliorée ces dix dernières années, 90 % de tous les accidents mortels de transport ont lieu sur la route. Chaque année, environ 800 000 accidents surviennent, faisant quelque 4 000 victimes et 280 000 blessés. En 1990, le nombre de victimes de la route se situait en deçà de 4 000, un niveau qui ne s'était pas vu depuis 1962. Cela constitue une victoire considérable, compte tenu de l'importante augmentation du nombre de véhicules sur nos routes depuis les 30 dernières années.

Transports Canada et les gouvernements provinciaux continuent de collaborer en vue d'atteindre, d'ici la fin de 1995, un taux d'utilisation du dispositif de retenue des occupants de 95 %. D'après les statistiques de novembre 1990, 82 % des Canadiens utilisent la ceinture de sécurité, pourcentage qui représente 150 vies sauvées et 4 000 blessures évitées.

Le sondage sur le système de retenue pour enfant mené du 23 au 29 octobre 1990 a toutefois révélé que seulement 67,5 % des enfants étaient retenus par une ceinture ou un dispositif de sécurité. De ce nombre, seulement 57 % des enfants étaient retenus par un dispositif approprié à leur groupe d'âge. Dans

le cas des moins de cinq ans, ce nombre chutait à 40,8 %.

Transports Canada fait enquête sur toute plainte compromettant la sécurité des véhicules automobiles vendus au Canada. En 1990-1992, 905 706 véhicules, 34 546 pneus et 496 464 sièges pour enfants ont été rappelés au Canada, pour corriger des défauts mettant en jeu la sécurité des occupants.

Recherche et développement

Le 20e anniversaire de l'accord Jamieson-Volpe, conclu entre le Canada et les États-Unis sur la recherche et le développement (R&D) dans le secteur des transports, a été souligné en 1990. En juin, le Canada et les États-Unis ont signé un addenda sur la coopération en matière de R&D dans le domaine de la sécurité routière et de la sécurité des véhicules automobiles.

Le comité vestimentaire de Transports Canada a joué un rôle déterminant dans l'acquisition de vestes de secours dans le réseau d'approvisionnement, conformément aux exigences de sécurité du Ministère. Cette veste confère une grande visibilité aux membres des équipes de sécurité et d'intervention d'urgence de Transports Canada et permet de les distinguer. Le Comité continue de participer à des projets de recherche et de développement, dans des domaines tels les combinaisons ignifuges, pour répondre aux besoins changeants du personnel de Transports Canada. Le Comité a aussi fait l'achat d'anoraks pour température moyenne et extrêmement froide.

Transport des marchandises dangereuses

Chaque année, le volume de marchandises dangereuses transportées en toute sécurité au Canada par camion, train, navire et avion augmente. Le transport de ces produits est régi conjointement par les gouvernements fédéral et provinciaux, en vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et, parallèlement, des lois provinciales complémentaires. Plus de 1 600 avis visant à sensibiliser les inspecteurs au transport des déchets dangereux ont été diffusés en 1990-1991.

Dans l'exercice de ses responsabilités en matière de transport des marchandises dangereuses, Transports Canada a dispensé neuf cours de réglementation à l'intention des inspecteurs, s'est occupé de 63 accidents où l'on retrouvait des marchandises dangereuses et a mené à bien 3 563 inspections.

Le Ministère a élaboré des normes applicables à l'emballage des marchandises dangereuses, aux bonbonnes et aux réservoirs et a réalisé des études sur l'entreposage temporaire des marchandises dangereuses dans les wagons.

En 1990-1991, le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) a répondu à 17 811 appels à l'aide, dont 683 étaient des urgences.

Transports Canada et l'environnement

Au cours de l'année écoulée, Transports Canada a continué sa participation très active à certains grands projets liés à l'environnement, y compris le projet de loi canadien sur les évaluations environnementales (C-78) et la formulation du plan d'action sur l'environnement, connu sous le nom de Plan vert.

La *Loi canadienne sur les évaluations environnementales* remplacera le décret sur les lignes directrices régissant le processus fédéral d'examen des évaluations environnementales. Transports Canada, qui est l'un des ministères le plus expérimenté et le plus engagé dans l'examen des évaluations environnementales de ses projets et activités, participe activement à l'élaboration de règlements découlant du nouveau projet de loi. Par ailleurs, plusieurs initiatives du Plan vert ont des répercussions considérables sur Transports Canada qui, par l'entremise du ministre des Transports, en qualité de membre du Comité du Cabinet chargé de l'environnement, joue un rôle déterminant dans l'examen et l'analyse de ces entreprises fort variées.

Un programme quinquennal destiné à éliminer, à l'échelle du Ministère, les biphényles polychlorés (BPC) a été élaboré et la documentation du programme est complète.

Marine

Le Comité d'examen public sur les systèmes de sécurité des navires-citernes et sur la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin, dirigé par David Brander-Smith, a déposé son rapport le 2 novembre 1990. Le public ayant manifesté beaucoup d'intérêt à cet égard et ayant participé activement à l'examen, d'importantes recommandations sur la prévention, les mesures d'urgence, les dispositions législatives, la responsabilité et l'indemnisation et des questions régionales, ont été formulées. Des 107 recommandations du rapport, 80 % touchaient la Garde côtière de Transports Canada et le reste, l'industrie et les ministères de l'Environnement, des Pêches et des Océans, d'Énergie, Mines et Ressources, et de la Défense nationale.

Transports Canada s'est engagé à prendre un certain nombre de mesures initiales qui s'inscrivent dans un plan dynamique qui vise à améliorer la protection du milieu marin au Canada:

- des consultations ont été entreprises avec les propriétaires et les exploitants de navires-citernes pour élaborer un plan d'adoption progressive de la double coque ou des dispositions équivalentes;
- un examen exhaustif des exigences nationales reliées aux services du trafic maritime a été entrepris. À titre d'exemple, on a annoncé en novembre 1990 que l'on se doterait de systèmes radar et à hyperfréquences et d'autres matériels connexes pour les services du trafic maritime dans la baie de Plaisance (TN), au coût de 5,2 millions de dollars;
- on examine actuellement les possibilités de financement pour diverses améliorations à apporter à la capacité de prévention et d'intervention du Canada;
- les rôles et responsabilités de la Garde côtière canadienne, comme organisme directeur dans l'intervention en cas de déversements, seront clairement définis et renforcés;
- une évaluation complète de l'état de la planification d'urgence du Canada en matière de déversements maritimes sera effectuée, conformément à la recommandation du Comité;
- la Garde côtière, de concert avec les exploitants de chalands, élabore actuellement des normes applicables aux chalands transportant du pétrole et des substances nocives.

Un examen approfondi des recommandations exigeant des fonds et des ressources considérables est en cours. Des consultations sont menées actuellement auprès de l'industrie et d'autres groupes pertinents pour rassembler les points de vue sur les grandes questions traitées dans le rapport du Comité. La prévention demeurera la toute première mesure contre la pollution maritime.

En 1990-1991, la Garde côtière canadienne a donné suite aux recommandations d'un rapport de la Commission des pêches des Grands Lacs, *Les Espèces exotiques et la Marine marchande, une menace pour l'écosystème des Grands Lacs et du Saint-Laurent*. Dans son rapport publié en septembre 1990, la Commission encourageait la collaboration entre le Canada et les États-Unis sur le plan du contrôle de l'évacuation des eaux de lest avant l'entrée des navires dans les Grands Lacs, afin de prévenir l'introduction, dans ces eaux, d'espèces exotiques, telle la moule zébrée. Elle proposait aussi, pour régler le problème du lest liquide, une coopération en matière de recherche et de développement dans le domaine des mécanismes de contrôle, ainsi que la poursuite des travaux au sein de la collectivité maritime internationale.

À la suite de 3 706 incidents signalés, le Ministère a administré les opérations de nettoyage des polluants provenant du transport maritime, par l'entremise de 59 centres d'intervention antipollution, et a participé au nettoyage de 164 déversements.

De nouveaux dépôts d'équipement de lutte contre la pollution ont été aménagés à Ucluelet et à Sandspit (CB).

Le 24 juin 1990, le Canada a signé la Convention internationale sur le sauvetage. L'accord encouragera les sauveteurs maritimes à intervenir dans des incidents pouvant constituer une menace pour l'environnement.

Aéroports

L'examen du projet de construction d'une piste parallèle à l'aéroport international de Vancouver s'est poursuivi, dans le cadre du Processus d'examen des évaluations environnementales (PEEE). Pour atténuer tout risque de répercussion sur la faune de la région, Transports Canada a acheté 31 hectares d'habitat faunique sur l'île Westham.

L'examen public du projet de construction de pistes supplémentaires à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto s'est poursuivi, conformément au PEEE.

Des lignes directrices restreignant les vols de nuit ont été adoptées et un important programme de gestion du bruit a démarré à l'aéroport international Lester B. Pearson, de Toronto.

Les activités recommandées par un comité consultatif technique en vertu d'un protocole d'entente conclu entre Transports Canada et Environnement Canada, pour atténuer le ruissellement acide à l'aéroport international de Halifax, se sont poursuivies en 1990-1991. L'aéroport est construit sur une plaque de shiste pyritifère qui, lorsque dynamitée ou excavée, libère des ruissellements hautement acides.

Véhicules automobiles

Des études ont été entreprises pour déterminer la faisabilité, le coût et les avantages de la mise en œuvre d'initiatives énoncées dans le plan d'action de Transports Canada et d'Environnement Canada pour contrôler les émissions de gaz des véhicules circulant sur les routes. Les études devaient être achevées en décembre 1991 et suivies par des propositions de réglementation en 1992. Une proposition de réglementation visant à limiter encore plus les émissions de gaz provenant de voitures de tourisme à essence a été rédigée.

La consommation de carburant constitue maintenant une partie importante de l'effort national en

vue de préserver les ressources énergétiques du Canada et de protéger l'environnement. Transports Canada compile chaque année des statistiques sur les taux de consommation de carburant, afin de guider les consommateurs dans l'achat d'un véhicule à haut rendement énergétique et approprié à leurs besoins. Les véhicules 1991 qui ont obtenu le meilleur rendement énergétique sont la Chevrolet Sprint et la Pontiac Firefly, avec une consommation de 5,6 litres par 100 kilomètres (50 milles/gallon) en ville. Le camion léger le plus économique en carburant a été le Ford Ranger, avec une consommation de 9,6 l/100 km (29 milles/gallon), et les fourgonnettes ayant eu le meilleur rendement sont la Dodge Caravan et la Plymouth Voyager, avec une consommation de 11,2 l/100 km (25 milles/gallon).

Lieux de travail

Un groupe de travail sur l'aménagement des locaux a été constitué pour s'occuper de la planification, de l'élaboration et de la réalisation du programme de remise en état et du programme d'enlèvement de l'amiante à l'administration centrale de Transports Canada, à Ottawa.

Le projet prévoit la rénovation et la remise en état des édifices, y compris l'enlèvement de tous les matériaux d'amiante dans l'une des tours. Ces travaux se dérouleront en plusieurs phases et le personnel de Transports Canada pourra continuer d'occuper l'édifice en partie. Les travaux devraient s'étendre sur quatre ans et se terminer en mai 1995.

Législation

Les activités touchant la législation et la réglementation de Transports Canada couvrent tous ses secteurs d'activité. De nombreuses activités entreprises en 1990-1991 apparaissent dans les sections appropriées du présent rapport.

Aéronautique

Un projet de loi a été présenté pour modifier la *Loi sur l'aéronautique*. Ces modifications confèrent au Canada les pouvoirs voulus pour mettre en œuvre ses initiatives internationales; elles permettent aussi une participation provinciale accrue au zonage aéroportuaire et prévoient une augmentation des amendes perceptibles en cas d'infraction aux règlements découlant de la Loi.

Usage du tabac

On a annoncé le 7 juin 1990 que les transporteurs canadiens seront tenus de réduire de 25 % la proportion des sièges pour fumeurs à bord des vols internationaux de plus de six heures à compter du 1er juillet 1990 et, par la suite, chaque année, jusqu'au 1er juillet 1993, date à laquelle il sera totalement interdit de fumer. Depuis décembre 1989, il est interdit de fumer à bord de tous les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux de moins de six heures. Environ 95 % de tous les vols offerts par les transporteurs canadiens sont des vols non fumeurs.

En octobre, le ministre des Transports a pris la parole à la 28e Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, priant tous les pays membres de tenir compte des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé et d'adopter une politique interdisant l'usage du tabac sur tous les vols internationaux. L'interdiction de fumer sur les vols entre le Canada et d'autres pays fera maintenant partie des négociations en vue de créer ou de modifier des accords de services aériens bilatéraux.

Marchandises dangereuses

Le règlement afférent à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* a été modifié afin de renforcer les normes de sécurité du transport aérien et de l'emballage autre qu'en vrac des marchandises dangereuses.

Transport maritime

Conformément aux directives ministérielles, des consultations ont été entamées en 1990 avec l'industrie sur l'élaboration de dispositions législatives touchant la sûreté du transport maritime.

En vertu des dispositions en vigueur sur le cabotage au Canada (partie X de la *Loi sur la marine marchande du Canada*), les navires autres que britanniques ne peuvent exercer des activités de transport des marchandises d'un lieu à un autre au Canada. L'expression "navire britannique" désigne tout navire du Commonwealth, y compris les navires canadiens. Le cabotage à l'ouest de l'île d'Anticosti et dans le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs est réservé aux navires canadiens. Toutefois, si aucun navire canadien approprié ne peut exercer cette activité, les dispositions législatives canadiennes autorisent les navires étrangers à obtenir des permis de cabotage temporaires.

Les modifications à la loi ont été rédigées afin de supprimer la préférence accordée aux navires britanniques et d'étendre le champ de compétence des dispositions sur le cabotage à toutes les activités de la marine marchande dans un rayon de 12 milles, ainsi qu'à toutes les activités d'exploration ou d'exploitation des ressources et de transport des marchandises et des passagers à 200 milles au large.

Assurance maritime

Les consultations portant sur le projet de loi fédéral sur l'assurance maritime se sont poursuivies avec les provinces et d'autres ministères fédéraux. La rédaction du projet de loi devrait être achevée en 1991-1992.

Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec le ministère des Finances à un projet de modification de la *Loi de l'impôt sur le revenu* afin d'éclaircir la notion de lieu de résidence des sociétés engagées dans le transport international des marchandises. La modification vise à permettre aux propriétaires de navires canadiens d'établir des filiales internationales de transport maritime à l'extérieur du Canada et d'exercer leurs activités sans être assujettis à l'impôt canadien sur le revenu. Ces filiales pourraient être administrées à partir du Canada, conserveraient le savoir-faire maritime au Canada et encourageraient les sociétés ayant des compétences maritimes à s'établir au Canada.

Grain

Les politiques et les programmes de transport agricole sont l'un des principaux éléments visés par l'examen de la politique agro-alimentaire du gouvernement fédéral mené par Agriculture Canada. Un comité des transports créé dans le cadre de l'examen a publié un rapport en juillet 1990, dans lequel sont analysés les changements possibles à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, au Programme d'aide au transport des céréales fourragères et au tarif compensatoire minimum pour les produits du colza canola. Transports Canada collabore étroitement avec Agriculture Canada pour examiner les divers choix et les répercussions.

Recouvrement des coûts

Propositions

En juillet 1990, Transports Canada a publié un document de travail sur la politique de recouvrement des coûts à des fins de consultation publique. Le document renfermait des propositions détaillées sur l'imputation des coûts des modes de transport aérien et maritime aux usagers et aux contribuables, en général, et aux différents groupes d'usagers. Il a aussi proposé diverses bases de recouvrement des coûts imputables à des groupes d'usagers précis (p. ex., par tonne, par tonne-mille, etc.), ainsi que la création ou l'augmentation de certains frais de mise en œuvre en 1991.

La période de consultation, au départ fixée à quatre mois, a été portée à sept mois. Le processus prévoyait la tenue de réunions et l'échange de correspondance avec des groupes d'intérêt de tout le pays, y compris avec les provinces, les principales associations de l'industrie et des particuliers intéressés. Les consultations ont pris fin le 1er février 1991.

Après examen des observations reçues, Transports Canada a apporté d'importantes modifications à sa politique et à ses propositions de frais qui seront étudiées par le gouvernement.

Recettes

En 1990-1991, les recettes du mode aérien (pour les groupes Aéroports et Aviation) provenant de sources externes se sont chiffrées à 1 060 millions de dollars, soit un taux de recouvrement de 80 % de l'ensemble des coûts imputables au mode aérien. Les recettes du Groupe Marine ont totalisé 41,4 millions de dollars, ce qui représente environ 6,6 % de tous les coûts imputables engagés par la Garde côtière.

Prévention de la consommation d'alcool et de drogues dans les transports

En mars 1990, le ministre des Transports a présenté à la Chambre des communes le projet de stratégie de Transports Canada sur la consommation d'alcool et de drogues dans le secteur fédéral des transports et l'a transmis au Comité permanent des transports pour étude. La stratégie traduit l'engagement de Transports Canada à l'égard de la sécurité, sa grande priorité.

Après avoir reçu le rapport du Comité permanent des transports en juin 1990, le Ministère a mené une série de consultations auprès de représentants des employés et des employeurs. Ces consultations ont confirmé l'appui étendu accordé au but premier de la stratégie gouvernementale, à savoir favoriser la prévention, l'éducation et l'aide. L'élément dépistage au hasard de la stratégie a été retiré.

En vertu de la politique, il est interdit aux employés occupant des postes reliés à la sécurité de consommer de l'alcool ou des drogues ou d'être sous l'effet de ces substances lorsqu'ils sont de service. La consommation de médicaments par ordonnance ou en vente libre est autorisée dans certains cas.

Voici les points saillants de la politique:

- les employés occupant des postes reliés à la sécurité seront renseignés sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues, sur l'interdiction de consommer ces substances en milieu de travail et sur les programmes d'aide offerts par l'entremise des services aux employés;
- les employés ayant des problèmes liés à la consommation d'alcool ou de drogues doivent pouvoir avoir accès aux programmes d'aide aux employés;

- les superviseurs des employés doivent être formés pour déceler les symptômes liés à la consommation d'alcool ou de drogues;
- les employés subiront un test de dépistage après un accident ou un incident, lorsqu'on est fondé à croire que l'alcool ou des drogues constituent peut-être un facteur contributif; dans le cadre d'un examen médical obligatoire préalable à l'emploi; pour motif valable, ainsi que comme mesure de suivi dans le cas d'un employé dont le test aurait été positif, lorsque ce dernier a conservé son poste ou a été rétabli dans ses fonctions.

Avant de rédiger un projet de loi et de règlements, le Ministère a poursuivi ses consultations avec les parties intéressées, afin de s'assurer que la politique concilie les droits et les préoccupations des employés fédéraux des transports avec le droit du public au plus haut niveau possible de sécurité des transports.

Programme de cession des aéroports

Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre de la politique du gouvernement sur un nouveau cadre de gestion des aéroports du Canada. La politique vise principalement à permettre aux aéroports de mieux servir les intérêts des collectivités locales, à accroître les possibilités de développement économique régional, et à permettre au réseau national des aéroports de fonctionner d'une manière plus économique et commerciale.

Loi habilitante

Le 9 octobre 1990, le projet de loi C-85, *Loi relative aux cessions d'aéroports*, a été déposé en Chambre. La Loi traite de diverses questions pertinentes à la cession des aéroports à des administrations aéroportuaires locales (AAL) et facilite le processus de négociation en vue de la cession d'aéroports.

La Loi, tout comme les principes fondamentaux qui sous-tendent le processus de cession, garantit un traitement juste et équitable aux employés des aéroports touchés. Selon le projet de loi, les employés auraient une année pour décider s'ils souhaitent transférer leur fonds de pension à la caisse de pension de l'AAL. De plus, les conventions collectives demeurent en vigueur jusqu'à leur expiration ou leur remplacement. Le projet de loi veillerait aussi à ce que les AAL continuent d'offrir un service au public dans les deux langues, aux termes de la *Loi de 1988 sur les langues officielles*.

Progrès

Les négociations en vue de la cession des aéroports internationaux de Calgary et d'Edmonton (Alberta), de Vancouver (CB) et de Montréal (Québec) sont fort avancées. On s'est entendu en principe sur les questions d'ordre financier et sur les avantages sociaux des employés.

Le scénario de référence, pour l'aéroport de Québec, a été achevé en 1990-1991, tandis que ceux des aéroports de Moncton (NB), Windsor et Thunder Bay (Ontario), Winnipeg (Manitoba) et Kamloops (CB) le seront en 1991. Les scénarios formeront la base des discussions qui pourraient mener à des négociations officielles concernant la cession de ces aéroports à des administrations aéroportuaires locales.

En mars 1991, le gouvernement du Canada a conclu un accord avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, en vue de céder à ce dernier la gestion et l'exploitation de 40 aéroports de l'Arctique.

Transport des personnes âgées ou handicapées

Le Ministère s'est doté d'un programme dynamique d'activités dans les secteurs des politiques, de l'aide financière, de la recherche/démonstration et de la diffusion de l'information, et travaille avec l'industrie et divers paliers de gouvernement pour supprimer les obstacles au déplacement des personnes âgées ou handicapées.

Examen des politiques

Des comités consultatifs ont été constitués pour conseiller le Ministre sur les dossiers, les politiques et les programmes. Ces comités se composent de représentants de groupes de personnes handicapées ou défendant les intérêts de ces personnes, ainsi que de représentants des transporteurs.

Le plus récent comité formé, le Comité consultatif sur le transport accessible, compte des représentants de 16 groupes de consommateurs et de six associations de l'industrie. Le Comité a tenu sa première réunion le 3 avril 1990 et s'est réuni une deuxième fois en novembre 1990. Il a formulé 22 recommandations touchant de nombreux secteurs.

Des fonctionnaires du Ministère et des représentants des consommateurs et de l'industrie, membres du comité consultatif du Ministre, étudient actuellement la Politique de Transports Canada sur le transport des personnes handicapées, établie en 1983.

Accessibilité accrue

Le Ministère a été actif dans un certain nombre de dossiers, dont l'accessibilité aux autocars, les dispositifs d'embarquement dans les aéronefs, les taxis et les véhicules accessibles aux aérogares. Il a aussi mené d'importantes études et des ateliers sur les voyageurs ayant une déficience visuelle.

Transports Canada fournit jusqu'à 25 000 $ à des organismes publics et privés, à des groupes communautaires, à des hôpitaux et à des municipalités pour l'achat d'un véhicule accessible ou la remise en état d'un véhicule destiné à desservir de petites villes ou des régions rurales. Il fournit aussi jusqu'à 5 000 $ pour l'installation de plates-formes élévatrices ou d'autres dispositifs d'accès dans au plus cinq véhicules. Au cours des cinq dernières années, des contributions s'élevant à 3 millions de dollars ont été accordées à plus de 130 localités du Canada.

La première année d'existence du projet de démonstration de l'autocar accessible, d'une durée de trois ans, a pris fin en octobre 1990. Bien que la demande ait été peu élevée au début, le nombre de personnes en fauteuil roulant qui ont eu recours à ce service est passé à 30 par mois. Le gouvernement fédéral a accordé une contribution de 1,2 million de dollars pour le projet de six autocars dans le sud de l'Ontario, le long du trajet emprunté par les autocars de la Canada Coach Lines dans le couloir Kitchener, Hamilton, Niagara Falls et Buffalo (New York).

Dans le cadre de la Semaine nationale pour l'intégration des personnes handicapées, Transports Canada a présenté un nouvel autocar de 14 mètres muni de dispositifs spéciaux pour les personnes handicapées. Le prototype, premier au monde, comporte un élévateur hydraulique modulaire autonome, ainsi que des toilettes accessibles aux passagers à mobilité réduite ou ayant une déficience visuelle.

Transports Canada, Air Canada et Canadien International démontrent actuellement deux prototypes de véhicules électriques destinés aux personnes à mobilité réduite. Ces véhicules devraient faire la navette pendant quelques mois entre les aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson avant d'être acheminés pour démonstration aux aéroports de Halifax, puis de Vancouver. On évaluera le rendement de ces véhicules sur une période d'un an, afin de déterminer si des améliorations sont requises.

En novembre 1990, on a annoncé que des cartes de renseignements de sécurité en braille et en gros caractères seraient mises à la disposition des voyageurs aériens pour essai sur une période d'un an, grâce aux efforts conjugués de Transports Canada, de l'Air Transport Association of Canada, et de cinq compagnies aériennes canadiennes. Si le projet est couronné de succès, le service sera maintenu.

En janvier 1991, Transports Canada a cédé la propriété de l'autocar accessible muni d'un élévateur au service Roadcruiser, de Terre-Neuve, inauguré en 1985 sur un trajet régulier, à titre de projet de démonstration fédéral. Il s'agissait alors du premier service en Amérique du Nord facilitant l'accès des personnes handicapées aux autocars.

Étant donné le succès de la première année d'essai de quatre taxis accessibles, à Ottawa, six nouveaux véhicules de quatre types différents sont présentement en service à titre d'essai au Québec. Le projet est administré et évalué par la Direction de la recherche de Transports Québec et par le Centre de développement des transports de Transports Canada.

Transports Canada participe également, avec neuf autres ministères fédéraux, à une initiative dirigée par le Secrétariat d'État, en vue d'améliorer le transport des personnes handicapées.

Accords internationaux

Accords bilatéraux de services aériens

Dans un communiqué diffusé en octobre 1990, on a annoncé que des négociations en vue d'un nouvel accord de service aérien Canada - États-Unis seraient entamées. Tous les aspects de l'accord bilatéral en vigueur, y compris les services réguliers et les services d'affrètement, seraient réévalués. L'accord actuel, négocié en 1966 et dont la dernière révision remonte à 1974, ne répond plus à la demande croissante de services aériens entre les États-Unis et le Canada.

Durant le processus de consultation préalable aux négociations, un comité parlementaire spécial a tenu des audiences publiques dans tout le Canada en novembre et décembre 1990, pour obtenir les vues du public. Dans son rapport rendu public en janvier 1991, le Comité a conclu que le statu quo était inacceptable et a recommandé qu'un accord plus souple soit négocié dès que possible.

Les observations fournies par plus de 150 détenteurs d'enjeux (particuliers, provinces, municipalités, associations, transporteurs aériens et syndicats) ont été évaluées. Une première ronde de négociations devait avoir lieu en avril 1991.

En 1990-1991, le Canada a négocié des modifications à ses ententes avec la Jordanie, le Brésil et la Nouvelle-Zélande.

OACI

Le Canada a signé un nouvel accord de siège avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en octobre 1990, qui remplace l'accord original de 1951. L'accord reconnaît l'importance croissante de l'aviation civile dans les relations et la coopération

internationales, ainsi que le rôle du Canada en tant que pays hôte de cette institution spécialisée des Nations Unies.

Le Canada a participé aux travaux d'élaboration de normes et de pratiques recommandées de l'OACI en matière de sécurité de l'aviation civile internationale et aux travaux de planification des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS), regroupant divers systèmes de communication, de navigation et de surveillance par satellite qui permettront d'accroître la sécurité et l'efficacité.

Navigabilité aérienne

Le 18 février 1991, le Canada a signé un accord bilatéral de navigabilité aérienne avec l'Italie, afin de renforcer la coopération internationale dans le domaine de la promotion de la sécurité de l'aviation et de l'amélioration de la qualité de l'environnement.

L'accord contribuera au progrès des processus d'attestation de la navigabilité aérienne et d'approbation environnementale en vigueur dans les deux pays sur le plan des échanges de matériel aéronautique et des services de maintenance. L'accord entérinera aussi les procédures techniques élaborées par Transports Canada et l'organisme de réglementation italien et permettra aux deux organisations de s'adapter à la tendance vers la mondialisation de la conception, de la construction, de la maintenance et des échanges de matériel aéronautique civil.

D'autres accords bilatéraux de navigabilité aérienne sont également en cours de négociation avec l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.

Pollution maritime

En novembre 1989, le Canada et l'URSS ont signé un accord bilatéral de coopération pour la prévention et le contrôle de la pollution des eaux arctiques. L'accord prévoit le partage de l'information et de l'expérience, les transferts technologiques, des opérations d'intervention conjointes en cas d'incident de pollution et l'élaboration de politiques et de dispositions législatives, dans le but de prévenir, de réduire et de combattre la pollution du milieu marin causée par les navires dans les eaux couvertes de glace. Une rencontre a eu lieu en 1990-1991, tandis qu'une autre a été reportée à 1991-1992, quand des activités précises aux termes de l'accord seront mises sur pied.

Un accord est sur le point d'être conclu avec le gouvernement du Danemark. Cet accord prévoit un mécanisme d'action conjointe lorsque des incidents de pollution par les hydrocarbures ou d'autres substances nocives provenant des navires menacent les eaux ou les régions côtières de l'un ou l'autre pays ou des deux. L'annexe B de l'accord décrit les structures et méthodes d'intervention employées dans les cas d'incidents de pollution. En 1990-1991, cette annexe a été étudiée et modifiée pour tenir compte de l'évolution des méthodes d'intervention. Le Canada attend l'approbation du gouvernement du Danemark et l'accord devrait être signé en septembre 1991.

La participation active de Transports Canada au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Association internationale de signalisation maritime s'est poursuivie. Au cours de 1990-1991, l'OMI a tenu deux réunions portant sur la coopération internationale en matière de pollution par les hydrocarbures.

Formation

Grâce au Programme d'aide aux Antilles en matière de formation maritime, des élèves provenant de plusieurs pays des Caraïbes ont pu suivre des cours de formation au Collège de la Garde côtière, à Sydney (NÉ), et à l'Institut de formation de Transports Canada, à Cornwall (Ontario). Le Ministère a aussi dispensé 71 semaines de formation et de consultations sur place. En juillet 1990, une conférence à l'intention des commandants des gardes côtières des Antilles a été tenue.

Des activités de formation et de perfectionnement internationales, ainsi que des cours de formation ont été organisés pour l'Université maritime mondiale, l'Organisation maritime internationale, l'Organisation de l'aviation civile internationale et les gouvernements de l'Indonésie, du Japon, de la Chine, de Taïwan et de Singapour.

Sûreté

Transports Canada a joué un rôle important dans l'élaboration de la Convention multilatérale sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection et a participé aux travaux techniques connexes. Les discussions se poursuivent avec la République du Chili en vue de fournir une formation en sécurité aérienne à ce pays, sous l'égide de l'OACI.

Améliorations à l'infrastructure

Aménagements aéroportuaires

En 1990-1991, les fonds d'immobilisation de Transports Canada dans l'infrastructure aéroportuaire se sont élevés à 150 millions de dollars. De plus, 35 millions de dollars ont été affectés au chapitre des subventions et des contributions.

L'aéroport Lester B. Pearson, de Toronto, le plus achalandé du Canada, est demeuré l'une des priorités de Transports Canada. En 1990, l'aéroport a accueilli plus de 21 millions de voyageurs et a

enregistré 350 000 mouvements d'aéronef. Les efforts en vue d'y soulager les problèmes d'encombrement du trafic se sont poursuivis.

En octobre, le Ministère a rendu publics ses plans de modernisation des salles d'attente, du secteur de prédédouanement de l'aérogare 1 et du secteur des vols intérieurs de l'aérogare 2. En décembre, le secteur des vols internationaux de l'aérogare 2, agrandi au coût de 40 millions de dollars, a ouvert ses portes, et en janvier 1991, la première phase de l'aile des vols intérieurs de l'aérogare 2, remise à neuf, a été ouverte au public.

Transports Canada élabore actuellement un cadre stratégique et un appel de propositions pour le réaménagement des aérogares 1 et 2.

L'aérogare 3 de l'aéroport Lester B. Pearson a été ouverte au public en février 1991. Elle compte 24 portes munies de passerelles d'embarquement et a permis d'accroître la capacité de l'aéroport de 40 % (10 millions de voyageurs) par année. Une aérogare satellite comportant cinq portes s'ajoutera à l'aérogare au début de 1992.

Financée, conçue et construite par le secteur privé, qui en est aussi l'exploitant, l'aérogare 3 représente un investissement de 550 millions de dollars en infrastructure aéroportuaire; la contribution gouvernementale a été inférieure à 9 millions de dollars.

Des conseils de développement économique ont été établis aux aéroports d'Ottawa et de Moncton (NB), afin de conseiller Transports Canada sur des initiatives commerciales et d'affaires, de promouvoir des projets commerciaux et d'étudier les plans d'entreprise et commerciaux annuels. Des conseils ont aussi été constitués aux aéroports de Saskatoon (Saskatchewan) en 1988, et de London (Ontario) en 1989.

De nouveaux aéroports ont été construits à Tasiujaq, Quaqtaq, Kangiqsualujjuaq et Akulivik (Québec), ce qui porte à 12 le nombre total d'aéroports construits au terme du programme du Nouveau-Québec (Inuit). Ce programme fait partie d'une entente survenue en 1983 entre les ministères fédéral et provincial des Transports, pour doter le nord du Québec d'un réseau d'aéroports adaptés aux besoins particuliers de cette région.

Parmi les autres aménagements reliés aux aéroports, on note des travaux de rénovation et d'agrandissement à l'aérogare de Moncton (NB), l'aménagement d'un bâtiment des services généraux à l'aéroport de St. John's (TN), au coût de 5,6 millions de dollars, et la construction de nouveaux aéroports à Joliette et à Saint-Bruno-de-Guigues (Québec).

Équipement aéronautique

Le budget d'immobilisations de Transports Canada Aviation s'est élevé à 238,3 millions de dollars pour 1990-1991, dont 219 millions affectés aux projets les plus importants.

La mise en œuvre du Projet de modernisation des radars (RAMP) s'est poursuivie. Des systèmes de traitement des données radar ont été installés et mis à l'essai dans sept centres de contrôle régional; tous devraient être en service en 1991. Les autres installations radar prévues au chapitre du projet RAMP seront progressivement mises en place en 1991-1992.

Le Projet d'automatisation du système canadien de la circulation aérienne (CAATS) a été approuvé en novembre 1989. Le projet permettra de moderniser l'infrastructure de traitement des données de vol du système national de contrôle de la circulation aérienne, ce qui se traduira par des avantages considérables pour Transports Canada, les exploitants d'aéronefs et les voyageurs. La mise en œuvre sur grande échelle débutera au milieu de 1995.

En 1978, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté le Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) destiné à remplacer le Système d'atterrissage aux instruments comme norme internationale d'approche et d'atterrissage de précision. Le MLS deviendra la norme reconnue à compter du 1er janvier 1998.

La première étape de ce projet de remplacement comporte l'achat de 40 systèmes MLS qui seront installés de 1992 et à 1995. Transports Canada a poursuivi les négociations en vue de l'achat initial de MLS et a consulté l'Air Transport Association of Canada sur le choix de divers emplacements. La deuxième étape du projet prévoit l'acquisition de 130 autres systèmes.

Marine

La modernisation du brise-glace LOUIS S. ST. LAURENT s'est poursuivie en 1990-1991, au coût de 25,4 millions de dollars. En raison de la nécessité de poser d'autre acier de construction, besoin qui a été déterminé après le début des travaux en 1988, le coût estimatif total est passé à 132 millions de dollars.

D'importants travaux de remise en état du baliseur PROVO WALLIS ont été achevés en 1990-1991 au coût de 11,4 millions de dollars. Le navire a repris son service en janvier 1991, après avoir été modernisé au chantier naval de Marystown (TN) au coût de 15 millions de dollars.

Deux navires de recherche et sauvetage de type 500 sont en construction, au coût estimatif de 44 millions de dollars. Ils remplaceront les navires vieillissants

actuellement en service au large de la côte ouest. En 1990-1991, les dépenses du Ministère pour ce projet se sont chiffrées à 8,7 millions de dollars. Le Ministère a pris possession de l'un de ces navires.

En 1990-1991, quatre importants projets d'amélioration de quais ont été lancés dans la Région des Laurentides. Le Ministère a dépensé environ 13 millions de dollars pour des améliorations à Paspébiac, Les Méchins et Tadoussac (Québec). Par ailleurs, à Baie-Comeau, l'on a entrepris des travaux d'amélioration au quai, au coût de 26 millions de dollars. En 1990-1991, toujours à Baie-Comeau, les travaux réalisés se sont élevés à 11,9 millions de dollars.

À Terre-Neuve, les travaux de modification du quai d'Argentia se sont poursuivis en 1990-1991, au coût de 3 millions de dollars. Le terminal de conteneurs de Corner Brook a été ouvert après des travaux de 17 millions de dollars.

Le 22 septembre 1990, une nouvelle base de la Garde côtière, d'une valeur de 3,5 millions de dollars, a été ouverte à Stephenville (TN). L'installation comprend un dépôt d'équipement de lutte contre la pollution, des ateliers de réparation et d'entretien des bouées et des aides fixes à la navigation, de l'équipement de télécommunications et d'autre matériel électronique. On y trouve le bureau des opérations de la Flotte ainsi que les services administratifs.

Routes

En vertu de la Constitution, les routes sont de compétence provinciale. Toutefois, par le truchement de programmes de contributions et de la gestion de certaines installations routières et ouvrages internationaux, le gouvernement fédéral participe à l'administration des grands tronçons routiers.

Huit ministères ou organismes fédéraux investissent au total environ 300 millions de dollars par année dans de tels programmes routiers. La contribution fédérale totale aux réseaux routiers des provinces s'élève à 125 millions de dollars. On alloue 100 millions de dollars à des installations routières de compétence fédérale et 75 millions de dollars sont accordés au chapitre des programmes reliés à la sécurité, des subventions régionales et des activités de R&D.

À ce jour, Transports Canada a fait une contribution de 1,14 milliard de dollars aux réseaux routiers provinciaux et il lui en coûte 1,5 million de dollars par année pour assurer l'entretien de six ponts interprovinciaux et intraprovinciaux.

La phase III de l'Étude de la politique sur le réseau routier national, approuvée en 1987 par le Conseil des ministres chargés des transports et de la sécurité routière, est terminée. Transports Canada évalue en ce moment les divers choix de participation fédérale dans le contexte des activités de la phase IV.

Services

Mouvements aériens

La réforme de la réglementation économique s'est traduite, pour les transporteurs aériens du Canada, par une croissance inégalée, en particulier à l'aéroport international Lester B. Pearson. En vue de soulager l'encombrement à cet aéroport, le plafond des arrivées et des départs, qui était de 70 par heure, a été porté à 76 par heure en septembre 1990. Plusieurs mesures ont rendu possible cette augmentation, notamment l'adoption de meilleures procédures et de systèmes améliorés de réservation de créneaux, à l'aéroport, ainsi que l'adoption d'une nouvelle stratégie de formation et de recrutement dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne.

Pour parer à la pénurie de contrôleurs de la circulation aérienne, Transports Canada s'est engagé dans un important programme visant à accroître leur nombre. En 1990, par suite d'une campagne de recrutement intensive, 312 élèves au total ont entrepris une formation de base à l'Institut de formation de Transports Canada. Un système de suivi des candidats depuis l'inscription jusqu'à l'obtention d'une licence, appelé Système automatisé intégré de recrutement et de sélection, est devenu opérationnel en juin 1990. Ce système a largement contribué à réduire les délais entre la réception de la demande d'inscription et le début des cours.

D'autres initiatives, comme l'amélioration des cours, l'acquisition de simulateurs perfectionnés, la simplification des tâches et la définition de principes de qualification partielle, ont joué un grand rôle dans l'augmentation du taux de réussite à toutes les étapes du programme de formation. Le Ministère a aussi recruté des candidats ayant une expérience antérieure en contrôle de la circulation aérienne, au Canada ou à l'étranger, et leur a dispensé des cours de formation adaptés à leurs titres de compétence.

En 1990, Transports Canada a recruté et formé avec succès 100 contrôleurs, tandis qu'il en perdait 63 par érosion naturelle. Pour la première fois depuis plus de cinq ans, il y avait un gain net de 37 contrôleurs. À la fin de l'exercice, le niveau de dotation avait atteint près de 80 % du niveau requis, ce qui s'est traduit par une amélioration marquée de la disponibilité de l'effectif dans la plupart des importantes unités de contrôle de la circulation aérienne du Canada. Un

plan visant à atteindre un niveau de dotation de 100 % d'ici le milieu de 1994 a été établi.

Le réseau des services de la circulation aérienne se compose de 106 stations d'information de vol, 56 tours de contrôle, huit unités de contrôle terminal et sept centres de contrôle régional, qui dispensent des services de contrôle, d'information de vol et de consultation aux pilotes.

D'importantes améliorations ont aussi été apportées aux pratiques d'exploitation, entraînant une plus grande efficacité des opérations de vol. L'établissement, à l'aéroport Lester B. Pearson, d'un système de gestion du trafic aérien à trois niveaux à l'aide d'une liaison automatique avec l'installation centrale de contrôle du trafic des États-Unis, à Cambridge (Mass.), permet au Canada d'attribuer des créneaux d'arrivée aux aéronefs qui quittent les aéroports des États-Unis à destination de Toronto. Les modifications apportées aux procédures dans les centres de contrôle régional de Vancouver et de Toronto ont permis de simplifier l'écoulement du trafic à proximité de ces deux grands aéroports et d'ajuster les courants d'arrivée et de départ. Dans le cas des vols longue distance et transocéaniques, le Ministère a étendu l'application de certaines techniques de contrôle océanique à l'espace aérien intérieur, et a automatisé le contrôle de l'espace aérien au-delà de la couverture radar. Ces mesures ont permis d'accroître la capacité de l'espace aérien, d'alléger la tâche administrative des contrôleurs et de les aider à maintenir une image tridimensionnelle du trafic.

Le Ministère a mis en œuvre une nouvelle politique sur le niveau de service, pour assurer une répartition équitable des stations radio d'aérodromes communautaires (CARS) dans tout le Canada. Les stations CARS fournissent des services d'information de vol aux pilotes dans les régions éloignées du Canada.

Cette année, Transports Canada a augmenté de 400 000 $ le financement des stations CARS dans les Territoires du Nord-Ouest. Le gouvernement des Territoires a offert une somme semblable. Cette hausse de financement permettra d'améliorer la fiabilité et d'allonger les heures d'exploitation des stations CARS dans les Territoires et de financer une nouvelle station à Fort Franklin.

Transports Canada exploite 46 aéronefs à voilure fixe et 42 aéronefs à voilure tournante à partir de sa base principale à l'aéroport international d'Ottawa et à partir de 16 autres bases du Canada. Les aéronefs du Ministère ont effectué plus de 38 000 heures de vol à l'appui des activités de Transports Canada, du Bureau de la sécurité des transports et d'autres ministères fédéraux.

Le Système national d'information sur les compagnies d'aviation a été complètement mis en œuvre en 1990. Il s'agit d'une base de données informatisée renfermant des renseignements pertinents en matière d'inspection et de certification sur les transporteurs aériens détenant des certificats d'exploitation canadiens. On prévoit d'autres améliorations en 1991-1992 pour y emmagasiner des renseignements en matière de vérification et pour fournir une fonction analytique. Les bureaux régionaux de Transports Canada deviendront responsables de l'émission de certificats d'exploitation afin de fournir un service amélioré à l'industrie.

Les 923 médecins-examinateurs désignés ont procédé à plus de 60 000 attestations médicales des titulaires de licences d'aviation. Au 31 mars 1991, le Canada comptait 28 137 aéronefs immatriculés, 49 922 pilotes brevetés et 9 811 autres employés de l'aviation titulaires d'une licence.

Marine

La Garde côtière canadienne est principalement chargée d'assurer la sécurité du transport maritime dans les eaux canadiennes.

Tous les navires à passagers d'au moins cinq tonnes et autres navires de plus de 15 tonnes immatriculés au Canada doivent détenir un certificat d'exploitation pour naviguer en eaux canadiennes. En 1990-1991, la réglementation sur la sécurité des navires a été administrée et appliquée au moyen de l'inspection de 62 925 navires et installations, de l'étude de 10 690 plans d'approbation et de l'administration de 10 650 examens. Le règlement sur la pollution causée par les navires a aussi été mis en application et le programme de santé et sécurité au travail a été administré.

Un réseau de 31 stations radio dotées de personnel et de 139 stations radio télécommandées assurent un service de communications de détresse et de sécurité, de renseignements météorologiques, de renseignements sur la sécurité de la navigation et sur les glaces, et de correspondance et de communications publiques nécessaires au commandement et au contrôle de la Flotte de la Garde côtière canadienne. En 1990-1991, 6 975 messages de détresse ont été reçus et plus de 1,6 million de messages et appels radiotéléphoniques ont été traités. Diverses publications ont aussi diffusé les renseignements sur la sécurité maritime.

Transports Canada offre des services à la navigation maritime au moyen d'aides à la navigation à courte et à longue portée, ainsi que

des services d'aménagement, d'entretien et de protection des voies navigables. Les services du trafic maritime ont contrôlé environ 663 000 mouvements par le truchement de 15 centres en 1990-1991.

Plus de 1 300 navires ont été escortés dans des eaux envahies par les glaces, des brise-glace ont dégagé les voies sur 43 500 kilomètres et 55 ports de pêches et 248 ports commerciaux ont été ouverts durant l'année. Au cours de la mission annuelle de ravitaillement de l'est de l'Arctique, 52 000 tonnes de nourriture, de matériaux, de combustible et d'équipement ont été transportées vers 32 établissements et bases de défense du Nord.

Le plan de formation des officiers de la Garde côtière, d'une durée de quatre ans, s'est poursuivi au collège de la Garde côtière canadienne, à Sydney (NÉ); 19 élèves ont été recrutés et 24 ont reçu leur diplôme.

En 1990-1991, la Garde côtière a exploité 74 navires spécialisés en recherche et sauvetage, dont 41 bateaux de sauvetage côtier, qui ont mené à bien 4 158 missions et sauvé 1 500 vies humaines. Grâce au programme de prévention de recherche et de sauvetage, le nombre total d'incidents maritimes, qui était de 8 137 en 1987-1988, a diminué à un rythme régulier, passant à 6 996 en 1990-1991. Le programme a fait la promotion de la sécurité nautique à bord des petites embarcations, au moyen d'inspections de courtoisie, de démonstrations de sécurité, de conférences et d'expositions.

Le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, organisme volontaire qui compte 3 537 membres et 1 371 navires appartenant à des particuliers, est intervenu dans 1 950 incidents de recherche et sauvetage en 1990-1991.

Le Ministère a entretenu, administré et aménagé des ports et havres publics à 526 emplacements à l'appui du transport commercial et a manutentionné près de 9,3 millions de tonnes de marchandises. Les plus petits de ces ports connaissent très peu de trafic et servent uniquement d'accès aux collectivités isolées, tandis que les ports plus importants appuient activement les industries locales. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes et sont administrés par Transports Canada à titre de ports publics.

Transports Canada a participé à une étude du district de Port Hardy (CB), en vue d'élaborer un plan d'utilisation des sols et des eaux à des fins industrielles. Le plan vise à permettre un aménagement industriel de petite et de grande envergure à court terme sur le front de mer. L'étude définira un profil de demande d'installations portuaires, y compris celles de la Garde côtière canadienne, et fournira au Ministère un cadre d'évaluation des activités de développement économique régional et local dans la collectivité.

Au cours de l'année, la Garde côtière a entrepris un processus interne d'examen critique pour identifier, de l'intérieur, les ressources et les années-personnes nécessaires pour répondre à des questions comme la prévention des déversements majeurs d'hydrocarbures, l'efficacité des opérations de la Flotte, le transport des marchandises dangereuses, la sécurité des traversiers et l'inspection accrue des navires battant pavillon étranger. Le groupe de travail a formulé les recommandations suivantes:

- effectuer une revue des niveaux organisationnels et combiner certains programmes;
- effectuer une revue de l'utilisation et du déploiement efficace de tous les navires en vue de réduire peu à peu leur nombre et d'accroître leur utilisation au moyen d'un système de double équipage et ce, de concert avec les syndicats et les employés;
- effectuer une revue des activités de la fonction de réglementation de la sécurité des navires, afin de déterminer les secteurs possibles d'élimination ou de délégation à l'extérieur du gouvernement;
- réduire les tâches d'entretien de certains équipements comme les systèmes électroniques, les feux de bouées et la peinture des bouées, en tirant partie des innovations techniques;
- améliorer les communications internes de la Garde côtière canadienne.

Traversiers

Par suite d'une étude portant sur un projet de service de traversier offert à l'année entre North Sydney (NÉ) et Argentia (TN), la saison d'exploitation a été prolongée à titre d'essai; elle sera de 22 semaines pour une durée de deux ans. D'autres prolongations pourraient être envisagées si l'expérience de 1990-1991 est jugée probante.

Langues officielles

Transports Canada s'est engagé à poursuivre ses efforts en vue d'améliorer son service au public dans les deux langues officielles et de faire de l'anglais et du français les langues de travail à des endroits appropriés.

En 1990-1991, des services bilingues de la circulation aérienne ont été lancés à l'aéroport international d'Ottawa et ce, 24 heures sur 24. Par ailleurs, un règlement a été élaboré afin que les exposés de sécurité soient donnés dans les deux langues à bord des

avions. De plus, on a procédé au rehaussement du profil linguistique des cadres supérieurs du Ministère. D'autres règlements de Transports Canada découlant de la *Loi de 1988 sur les langues officielles* entreront en vigueur au cours de l'année financière de 1991-1992; ils mettront l'accent sur tous les services ministériels offerts au public.

Camionnage

Création du Groupe de travail sur le camionnage

En réponse aux préoccupations exprimées par les camionneurs au printemps et à l'été 1990 et, suite aux barrages routiers érigés par les voituriers-remorqueurs dans diverses parties du pays, le ministre des Transports a ordonné la création d'un groupe de travail sur les questions de camionnage. Le Groupe a tenu sa première réunion en août 1990.

Le Groupe de travail comprend des représentants des principales associations et des syndicats de camionneurs, de voituriers-remorqueurs indépendants, d'organisations d'expéditeurs et des gouvernements provinciaux. Les travaux du Groupe de travail ont été entérinés par le Conseil des ministres des transports fédéral et provinciaux en septembre 1990.

Problèmes

La compétitivité des transporteurs canadiens par rapport aux transporteurs américains sur le marché transfrontalier a été un grand sujet de préoccupations dans pratiquement tous les secteurs de l'industrie du camionnage. D'autres problèmes ont été soulevés en ce qui concerne le cabotage (transport de marchandises entre deux points intérieurs par un transporteur étranger) et la taxe fédérale sur le carburant.

En juin 1990, le ministre de l'Emploi et de l'Immigration a annoncé l'adoption de nouvelles mesures visant à améliorer l'application des lois et des règlements en vigueur dans les cas de cabotage illégal. Le gouvernement fédéral poursuit ses efforts en vue de sensibiliser tous les transporteurs étrangers à la loi canadienne et collabore avec les forces policières provinciales pour la faire respecter.

À la réunion de septembre 1990 du Conseil des ministres des transports, une étude exhaustive de la compétitivité du camionnage dans le commerce transfrontalier a été commandée. L'étude a été placée sous la direction d'un comité directeur, composé de représentants de chaque province et territoire, des ministères fédéraux visés, des transporteurs, des expéditeurs, des voituriers-remorqueurs et des syndicats.

Le rapport sur la compétitivité de l'industrie du camionnage dans le commerce transfrontalier devait être achevé en juillet 1991 pour examen par le Groupe de travail du Ministre et pour que des mesures soient envisagées à ce moment-là.

En plus du Groupe de travail, un comité constitué de représentants provinciaux et fédéraux a été mis sur pied afin d'examiner des problèmes particuliers soulevés par les voituriers-remorqueurs, notamment la délivrance de licences aux voituriers-remorqueurs et aux courtiers de transport, et la création d'un code de déontologie qui régirait les relations entre les voituriers-remorqueurs et les compagnies de camionnage. Ce comité prévoyait faire ses recommandations au Conseil des sous-ministres responsables des transports en juin 1991.

Enquêtes, études et revues

Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario)

Par suite de l'écrasement d'un avion d'Air Ontario, à Dryden, le 10 mars 1989, le gouvernement a constitué une commission indépendante chargée de faire enquête sur les causes et autres facteurs en jeu dans l'écrasement.

En décembre 1989, la Commission a déposé son premier rapport préliminaire à la Chambre des communes. Transports Canada a mis en œuvre les quatre recommandations du rapport touchant la sécurité aérienne, y compris l'interdiction de procéder à l'avitaillement "moteur en marche", lorsque des passagers se trouvent à bord de l'avion, embarquent ou débarquent.

Le deuxième rapport préliminaire, déposé en décembre 1990, renfermait 13 recommandations portant sur les installations, les normes et les méthodes de déglaçage. Ces recommandations visaient principalement, à court terme, l'aéroport Lester B. Pearson. Des mesures ont été prises sans délai pour y donner suite.

Le rapport définitif devait être présenté d'ici mars 1992.

Groupes de travail sur les questions reliées à l'aviation

Un Groupe de travail ministériel sur les questions intéressant l'aviation a été créé en avril 1989, en vue d'examiner le réseau d'aviation du Canada et d'offrir au ministre des Transports des conseils sur des démarches permettant d'améliorer l'efficacité et la capacité du réseau tout en garantissant le maintien des normes de sécurité. Le Groupe de travail se compose du sous-ministre des Transports et de six représentants du secteur privé ayant une vaste expérience dans

divers secteurs de l'industrie aéronautique.

Le Groupe de travail a surtout concentré ses efforts sur l'examen des travaux réalisés par le Ministère et a communiqué ses observations et conseils à Transports Canada et au Ministre. Pendant son mandat de deux ans, le Groupe de travail a soumis des rapports d'étape et des rapports *ad hoc* ainsi que des recommandations au Ministre. Sur recommandation du Groupe de travail, une étude de 1,3 million de dollars visant à élaborer un plan stratégique à long terme pour le système de navigation aérienne a été entreprise. On examinera, entre autres, des mesures supplémentaires permettant de satisfaire à long terme aux exigences des contrôleurs de la circulation aérienne et d'autres employés hautement qualifiés. Le Groupe de travail continuera de fournir des données aux responsables de l'étude, qui devait être achevée à l'automne 1991.

En juin 1990, le Ministre a constitué un groupe de travail indépendant composé de quatre personnes chargées d'examiner, sur une période d'un an, les politiques aéronautiques internationales du Canada et de recommander des modifications qui permettront au Canada de tirer avantage d'un environnement changeant où la compétitivité se mondialise.

Recherche économique

Dans le contexte du programme de recherche économique de Transports Canada, des recherches économiques opportunes ont été menées à l'appui des objectifs et des priorités ministériels, et ont encouragé les universités canadiennes à maintenir et à mettre au point des activités indépendantes de recherche économique dans le secteur des transports. Le programme fait appel aux travaux de recherche universitaire dans le domaine des transports, à des experts-conseils indépendants et au savoir-faire interne.

La mise en œuvre du nouveau programme, en 1990-1991, visait essentiellement à établir le programme universitaire de recherche économique sur les transports. Des contrats ont été confiés à 16 universités et à 11 experts-conseils indépendants pour la réalisation de projets dans des domaines comme la productivité de l'industrie du camionnage au Canada et aux États-Unis, les instruments politiques dans le secteur des transports aux fins du développement régional, les facteurs énergétiques et environnementaux dans le transport interurbain des marchandises, l'incidence de la concentration des compagnies aériennes sur le coût et la qualité des services aériens dans le Canada Atlantique et les pratiques de gestion de logistique au Canada.

Évaluations, vérifications et revues

Plusieurs évaluations et études spéciales ont été réalisées au cours de 1990-1991, notamment:

- l'évaluation de la réglementation aérienne et du programme de sécurité aérienne, qui recommandait que le Ministère concentre ses ressources de réglementation et de sécurité principalement sur les activités et les secteurs présentant les plus grands risques;
- une étude spéciale sur la formation et le recrutement "accélérés" pour les Services de la circulation aérienne, qui a permis d'élaborer des options à court terme en vue de soulager la pénurie de contrôleurs de la circulation aérienne.

Durant l'année, Transports Canada a effectué 31 vérifications des fonctions et des organisations du Ministère, 37 vérifications des concessions, 12 vérifications des accords de contributions et six vérifications des contrats de gestion, ainsi que 17 revues spéciales. La vérification de la comptabilité et des mécanismes de contrôle du matériel utilisé a permis de recenser des moyens d'utiliser plus efficacement les ressources existantes de gestion du matériel en faisant appel à des techniques de gestion du risque. La revue spéciale du système d'immatriculation et de jaugeage des navires a par ailleurs permis de déterminer les possibilités de réaliser des économies en réduisant le nombre de bureaux d'immatriculation des navires et d'accroître les recettes en améliorant l'efficacité des procédures de délivrance de licences pour les petits bateaux. La vérification des activités de certaines régions du Groupe Aéroports a permis de déceler des possibilités de mieux équilibrer les coûts des services et des installations aéroportuaires offerts aux utilisateurs et les recettes tirées du réexamen des pratiques de recouvrement des coûts et des règlements connexes.

L'organisation de consultation interne du Ministère a mené à bien 25 grands projets visant à améliorer les activités de gestion du risque et la productivité au moyen de rajustements à l'organisation et aux programmes. La mise en œuvre des recommandations offre à Transports Canada l'occasion de réaffecter 92 années-personnes à des secteurs plus prioritaires et de réaliser des économies de 11,4 millions de dollars.

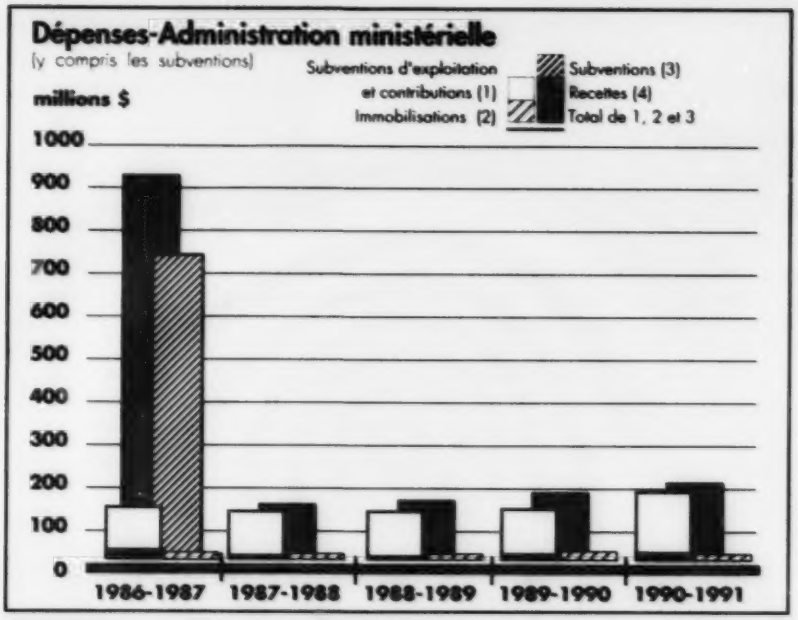
Sommaire financier

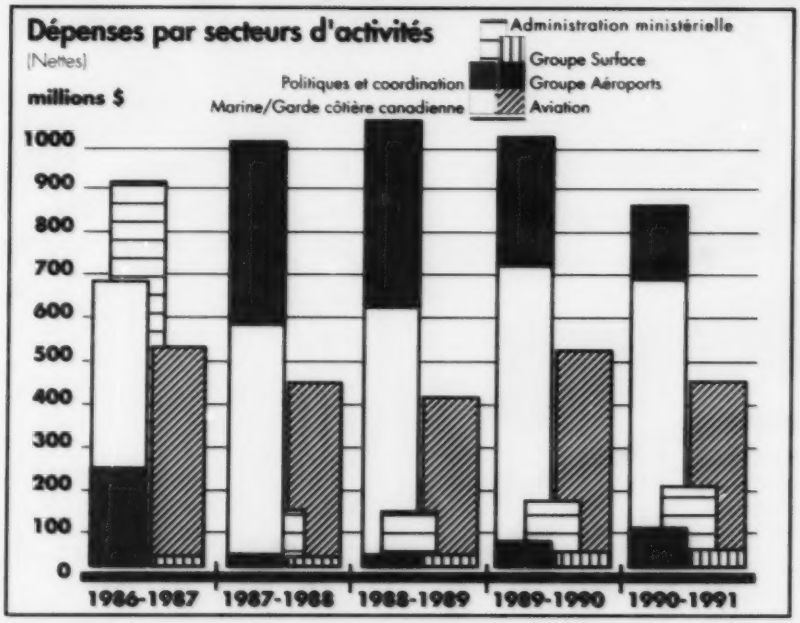
Énoncé comparatif des recettes, dépenses, prêts et investissements pour les années financières se terminant les 31 mars 1991 et 1990 (en millions de dollars).

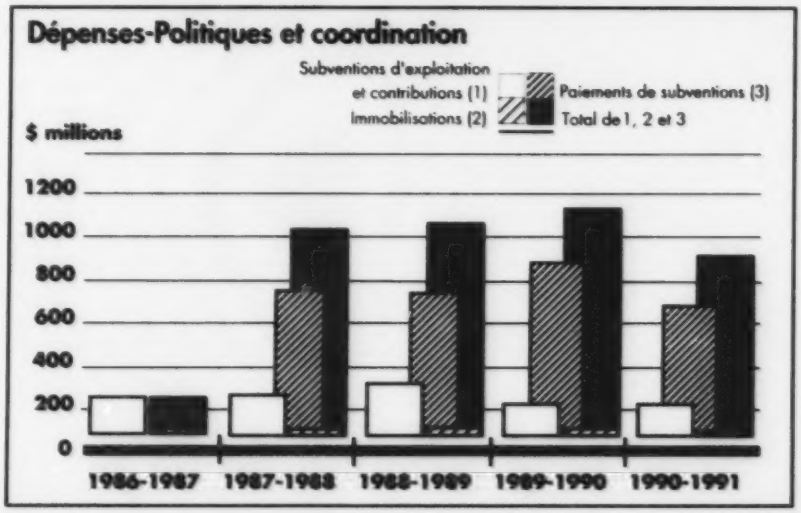
Programmes du Ministère	1990-1991	1989-1990
Dépenses d'exploitation, subventions et contributions		
Politiques et coordination	215,1	231,3
Marine/Garde côtière canadienne	551,4	501,6
Aviation	495,5	486,0
Aéroports	547,2	501,3
Surface	55,2	51,1
Administration du Ministère	199,3	177,7
	2 063,7	1 949,0
Dépenses d'immobilisations		
Politiques et coordination	0,4	1,0
Marine/Garde côtière canadienne	147,9	211,7
Aviation	235,1	242,4
Aéroports	150,3	217,2
Surface	3,3	3,2
Administration du Ministère	13,9	19,3
	550,9	694,8
Dépenses budgétaires brutes	2 614,6	2 643,8
Recettes		
Marine/Garde côtière canadienne	13,0	12,7
Aviation	261,4	210,4
Aéroports	807,6	806,5
Administration du Ministère	12,2	10,7
	1 094,2	1 040,3
Besoins nets des programmes du Ministère	1 520,4	1 603,5
Sociétés de la Couronne et autres organismes		
Administration de pilotage de l'Atlantique	0,2	
Société canadienne des ports	20,0	32.1
Chemins de fer nationaux du Canada	0,1	0,1
Compagnie de navigation Canarctic Ltée	7,8	7,7
Administration de pilotage des Grands Lacs	1,4	
Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	27,9	13,9
Administration de pilotage des Laurentides	2,1	1,7
Marine Atlantique Inc.	143,9	265,5
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	27,3	26,9
VIA Rail Canada Inc.	441,5	521,1
	672,2	869,0

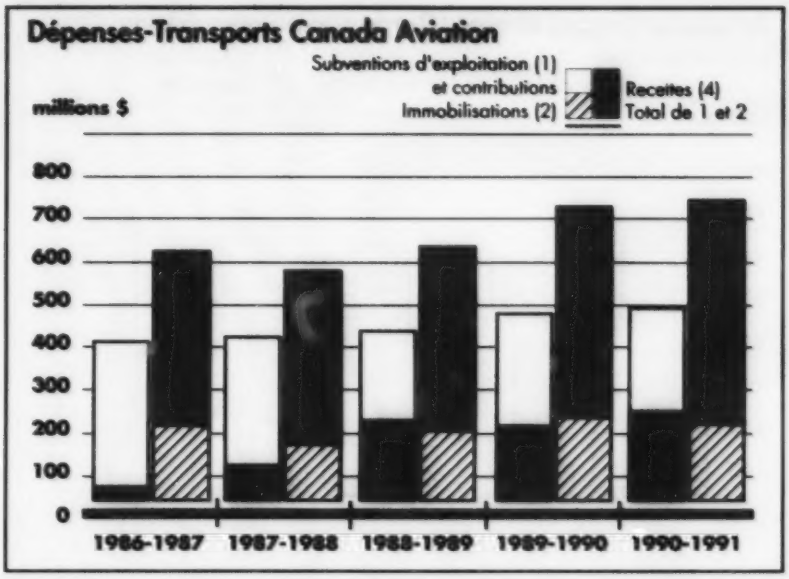
Prêts et investissements		
Société du port de Prince Rupert	———	17,3
		17,3
TOTAL	2 192,6	2 489,8

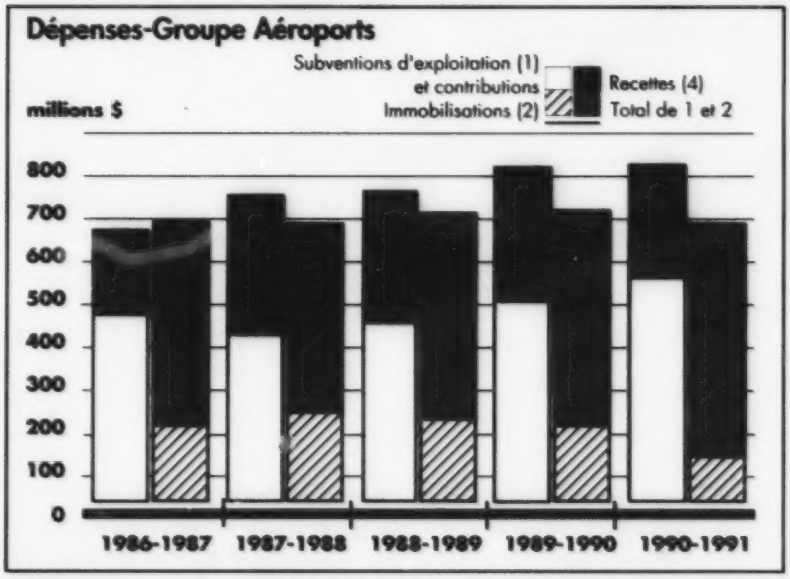
Notes: Les recettes et dépenses du Fonds renouvelable du programme budgétaire de l'Air sont présentées sous forme consolidée, après élimination de frais internes s'élevant à 119,4 millions de dollars.

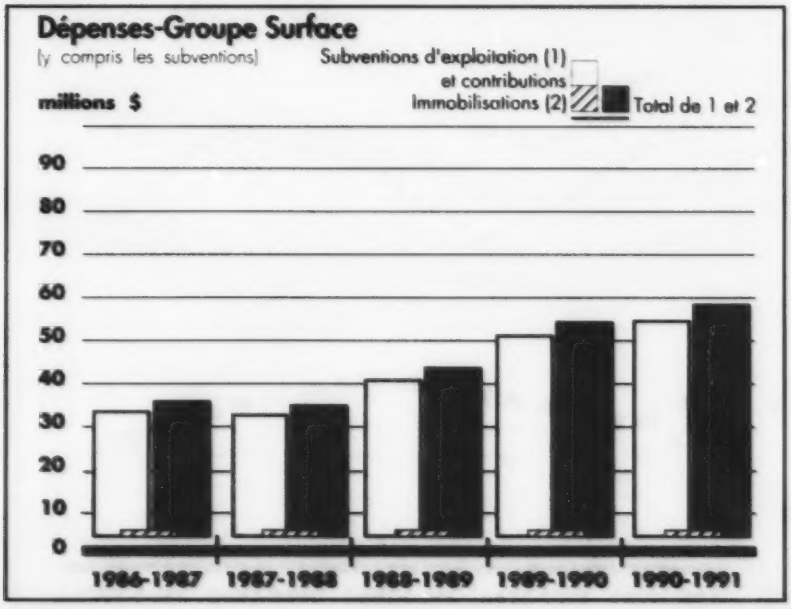

Dépenses-Administration ministérielle
(y compris les subventions)
millions $
Subventions d'exploitation et contributions (1)
Immobilisations (2)
Subventions (3)
Recettes (4)
Total de 1, 2 et 3
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1986-1987
1987-1988
1988-1989
1989-1990
1990-1991


Dépenses par secteurs d'activités
(Nettes)
millions $
Administration ministérielle
Politiques et coordination
Marine/Garde côtière canadienne
Groupe Surface
Groupe Aéroports
Aviation
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1986-1987
1987-1988
1988-1989
1989-1990
1990-1991

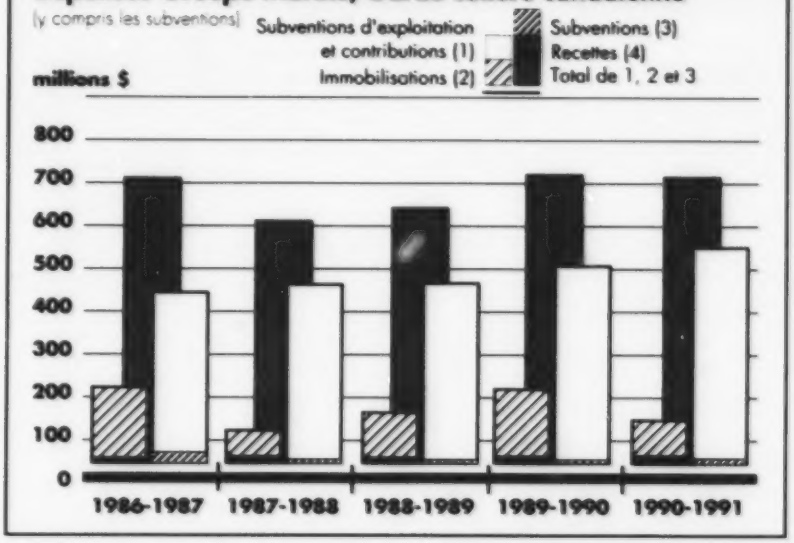
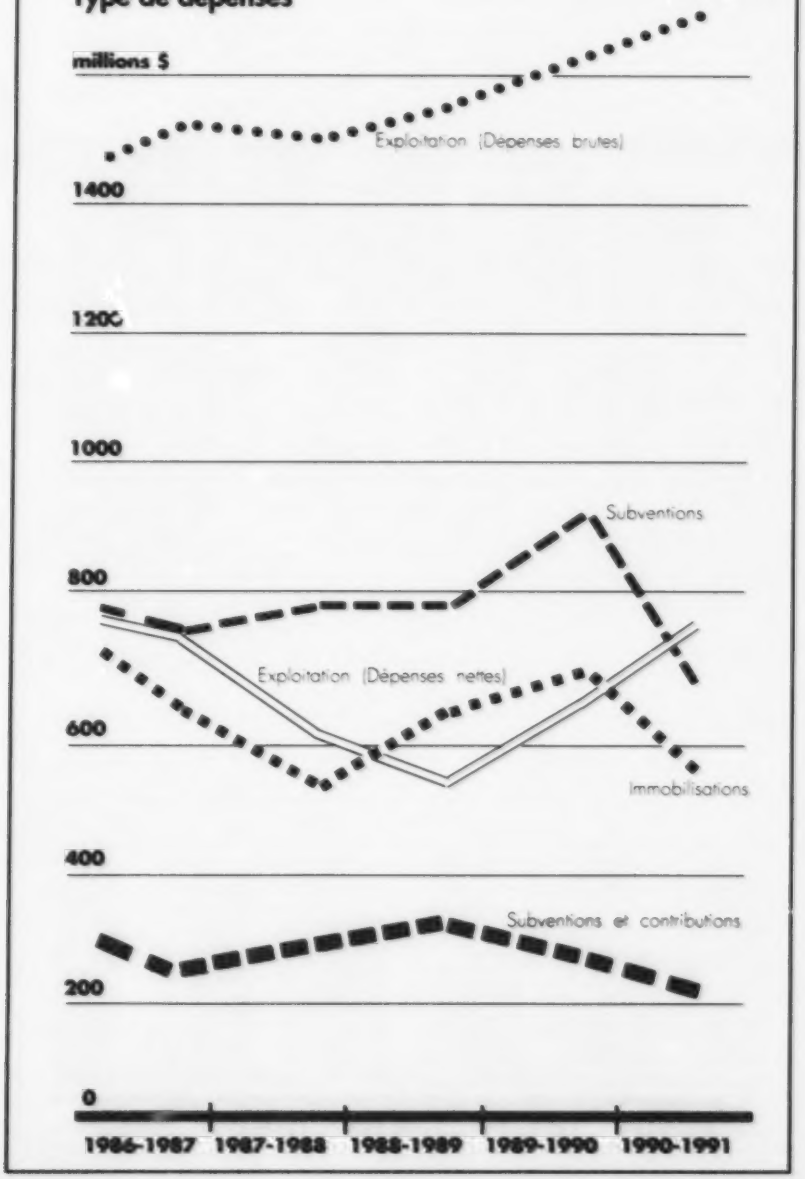

Dépenses-Politiques et coordination
Subventions d'exploitation et contributions (1)
Immobilisations (2)
Paiements de subventions (3)
Total de 1, 2 et 3
$ millions
1200
1000
800
600
400
200
0
1986-1987
1987-1988
1988-1989
1989-1990
1990-1991


Dépenses-Transports Canada Aviation
Subventions d'exploitation (1)
et contributions
Immobilisations (2)
Recettes (4)
Total de 1 et 2
millions $
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1986-1987
1987-1988
1988-1989
1989-1990
1990-1991


Dépenses-Groupe Aéroports
Subventions d'exploitation (1)
et contributions
Immobilisations (2)
Recettes (4)
Total de 1 et 2
millions $
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1986-1987
1987-1988
1988-1989
1989-1990
1990-1991


Dépenses-Groupe Surface
(y compris les subventions)
Subventions d'exploitation (1)
et contributions
Immobilisations (2)
Total de 1 et 2
millions $
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1986-1987
1987-1988
1988-1989
1989-1990
1990-1991

Dépenses-Groupe Marine/Garde côtière canadienne



Type de dépenses